

*Ook het RijswielSoler  
is gemonteerd met*

**VREDESTEIN**

*banden*

*snel, soepel en betrouwbaar*

176

*op de*  
**SOLEX**



MAANDBLAD

TWEDE JAARGANG No. 6

NOVEMBER 1950

## Op de SOLEX

Maandblad voor Solex-enthousiasten  
2e Jaargang - No. 6 - November 1950

Abonnementsprijs voor Nederland:

f. 3,50 per jaar; voor België: Bfs. 65

### Administratie-adres:

voor Nederland: Kon. Ned. Boekhandel  
H. A. M. Rodants, Lange Heren 141,  
Schiedam, tel. 69300, telefoonnummer 5858  
voor België: N.V. Standard Boekhandel,  
Huidenveststraat 55-59, Antwerpen

### Redactie-adres:

Heinam Dulleartplein 3, Rotterdam

Aan dit nummer werken mee:

### Artikelen

K. J. Müller, Uffel, Maurits Soesman,  
C. A. M. Kroon, A. Dam, Piet Bakker,  
Joris v. d. Berg, Ella Goldstein, H. van  
Eijk, Kees Hana, Bih Teker

### Tekeningen

Studio Valk, Ben Dill, Fiep Westendorp

### Foto's

Alein Reithaar, Van der Heem N.V.,  
Stevens, Kees Hana

### Lay-out

Jan W. Wunderink

Het overnemen van artikelen is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de Redactie.

Abonnementsgelden kunnen gestort worden op postcirkelrekening nr. 5858 t. n. van Kon. Nederl. Boekhandel H. A. M. Rodants, Schiedam. In België op postrekening nr. 105248 t.n.v. de N.V. Standard Boekhandel, Huidenveststraat 55-59, Antwerpen. Indien niet wordt geïnterced, zal per postincasso over het abonnementsgeld worden beschikt.

### Deze maand:

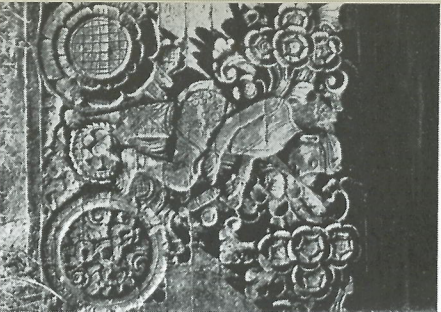
De prent op de omslag (van dit Novembernummer) is geen product van fantasie, als sature op de Solex. Neen, zij stelt een originele Balinese bas-relief voor, zoals dit voorkomt op de tempel te Koo-boetambahan (N. Bali).

Het merkwaardige van de Balinese tempels is, dat zij voortdurend vernieuwd moeten worden, gevolgd van het feit, dat het materiaal, dat gebruikt wordt, een zachte soort zandsteen is, paras genaamd of een eveneens zachte inheemse baksteen.

Het vochtige, hete klimaat speelt ook een belangrijke rol in de snelle ondergang van de tempels. Overblijfselen uit een ver verleden zijn er dan ook praktisch niet.

Door deze voortdurende vernieuwing kan men dan ook zulke moderne motieven aantreffen op de tempels in Noord-Bali, zoals bij in Diagaraga, een overal door een rover met pistool op een auto met demonen.

In Menjati komt een serie religies voor als uit een beeldroman: een Hollander rijd op een fiets, een tweede valt uit een vliegtuig, dat achtertervolgd wordt door een ander vliegtuig, en een derde Hollander staat te vissen in een zee met enorme vissen, terwijl Balinese kinderen vliegers oplaten!



## Vragen staat vrij!

Vraag: De heer N. de V. te 's-Grave vraagt of een auto, stuurder, die vlak voor een kruispunt een wielrijder links inhaakt en vervolgens naar rechts de zijstraat intrijkt, "voortrang" heeft boven die wielrijder.

Antwoord: Er is hier geen sprake van een "voortrangrecht". De automobilist, die zonder meer naar rechts afbuigt en de rechts naast hem rijdende wielrijder in moeilijkheden brengt ("smijdt"), maakt een grove rijfout. In het nieuwe Wegenverkeersreglement is dit met zoveel woorden gezegd en is het een apart strafbaar gesteld feit.

Vraag: De heer M. W. te A. vraagt of het geoorloofd is op een rijtuig een mechanische richtingwijzer aan te brengen aan het stuur, aangezien sommige personen geen teken kunnen of durven geven.

Antwoord: De wijze van richting aangeven voor wielrijders en Solexrijders is zowel krachtens de oude als de nieuwe verkeerswetgeving vrij, mits het teken maar duidelijk en zichtbaar is. Er zijn reeds richtingwijzers in de handel, maar men ziet ze slechts sporadisch aangebracht, zodat we veronderstellen dat ze nog niet aan de eisen van het publiek voldoen. De door de heer W. blijkens een tekening voorgestelde constructie kan goed zijn, mits de pijlen vooraf ook van achteren bezien duidelijk zichtbaar zijn.

M.

### Toeristendevisieboekjes blijven geldig!

De Nederlandse Bank deelde mede, dat de in 1950 uitgegeve toeristendevisieboekjes ook het volgende jaar in gebruik zullen blijven. Bewaart U het dus zorgvuldig bij Uw paspoort of bewijs van Nederlanderschap!

### Het verkeer op de rijswegen

Het motorverkeer heeft, naar de K.N.A.C. meldt, thans ongeveer de dubbele intensiteit bereikt van vóór de oorlog, met een park dat ruim een vijfde groter is dan het voortoerlogse. Waarschijnlijk vanwege de vernieuwing van het aantal rijwiel en het hulpmotor is het indexcijfer voor de motorrijwiel het grootst geworden.

### Denk aan het rode achterlicht

Zoals u begin October in de dagbladen heeft kunnen lezen, heeft de Minister van Justitie aan het Openbaar Ministerie verzocht om — voor zover dit nog niet geschiedt — streng tegen overtreders van de verkeersvoorschriften op te treden en tevens de politie te instrueren om niet langer te volstaan met een waarschuwing, maar proces-verbaal op te maken.

Dit is niet voor de poes, maar de verkeersonveiligheid in ons land heeft dit optreden wel noodzakelijk gemaakt. In verband hiermede waarschuwen wij onze lezers er vooral ook op te letten, dat het rode achterlicht steeds in goede conditie is en behoorlijk brandt.

Het achterlichtje wordt zo gemakkelijk over het hoofd gezien, maar in de komende donkere dagen zal de politie ook hierop zeker scherp letten.

# De nieuwe verkeerswetgeving

## en het gemotoriseerde rijwiel

K. J. Müller, Hoofdinspecteur, Chef verkeerspolitie, te Rotterdam

Nu het nieuwe Wegenverkeersreglement is verschenen (maar nog niet in werking getreden), is het mogelijk de gevolgen daarvan speciaal ten opzichte van de rijwiel met hulpmotoren te overzien. In de eerste plaats kunnen we vaststellen, dat alle rijwiel met hulpmotoren „motorrijtuigen” zijn. De consequenties daarvan worden echter verzacht doordat op grond van artikel 63 van het Wegenverkeersreglement voor daarvoor goedgekeurde rijwiel met hulpmotoren een special „kentekenbewijs” kan worden afgegeven. De keuring zal wel een z.g. typekeuring worden, waarbij (als voorbeeld) alle rijwiel Solex worden goedgekeurd. Men kan dan op een formulier een aanvraag voor dit kentekenbewijs richten tot de Rijksdienst voor het Wegverkeer te Den Haag. Indien dit kentekenbewijs is afgegeven, staan de Solexes praktisch gelijk met rijwiel, behalve ten aanzien van het volgende:

1. De bestuurder moet de leeftijd van 16 jaar hebben bereikt.
2. Er moet een goede geluidtemper op zijn aangebracht en gevaar voor brand of ontploffing en hinder door rook, damp of walm moet zoveel mogelijk worden voorkomen.
3. Op het rijwiel moet, links opzij van de vooraas, zijn aangebracht een gele plaat (kenteken) volgens bijgaande figuur met het nummer, dat op het te verstreken kentekenbewijs voorkomt.
4. Op rijwielpaden, aangeduid met een rond blauw bord (zie figuur), mag men niet sneller rijden dan 20 km per uur.
5. Op rijwielpaden, aangegeven met een rechthoekig bord (zie figuur) mag men niet anders rijden dan met afgezette motor.

Welke eisen gesteld zullen worden aan de rijwiel met hulpmotoren om in aanmerking te komen voor het bovenbedoelde kentekenbewijs, is nog niet bekend gemaakt. Dit is van groot belang, omdat alle andere rijwiel met hulpmotoren beschouwd moeten worden als motorrijtuigen, zodat men dan een rijbewijs A (nieuw) moet aanvragen, een rijproef moet afleggen, enz.

De twee soorten rijwielborden geven het bevoegde gezag de mogelijkheid bepaalde rijwielpaden te sluiten voor rijwiel met afgezette motoren. De praktijk zal wel uitwijzen of hier veel gebruik van zal worden gemaakt. Ten dele hebben de berijders hun lot zelf in handen door zo min mogelijk storend op te treden ten opzichte van het gewone rijwielverkeer. Er zal zeker gelegenheid zijn om op een en ander terug te komen.

Naschrift van de Redactie.

Het bovenstaande — voor alle Solexrijders — zeer belangrijke onderwerp, zullen wij in ons December-nummer nog nader bespreken. Onze lezers kunnen, zoals altijd, er op vertrouwen, dat wij voor hun belangen op de bres zullen staan en dat wij ook op dit gebied „service” zullen geven.



RIJWIELPAD

# Andere tijden

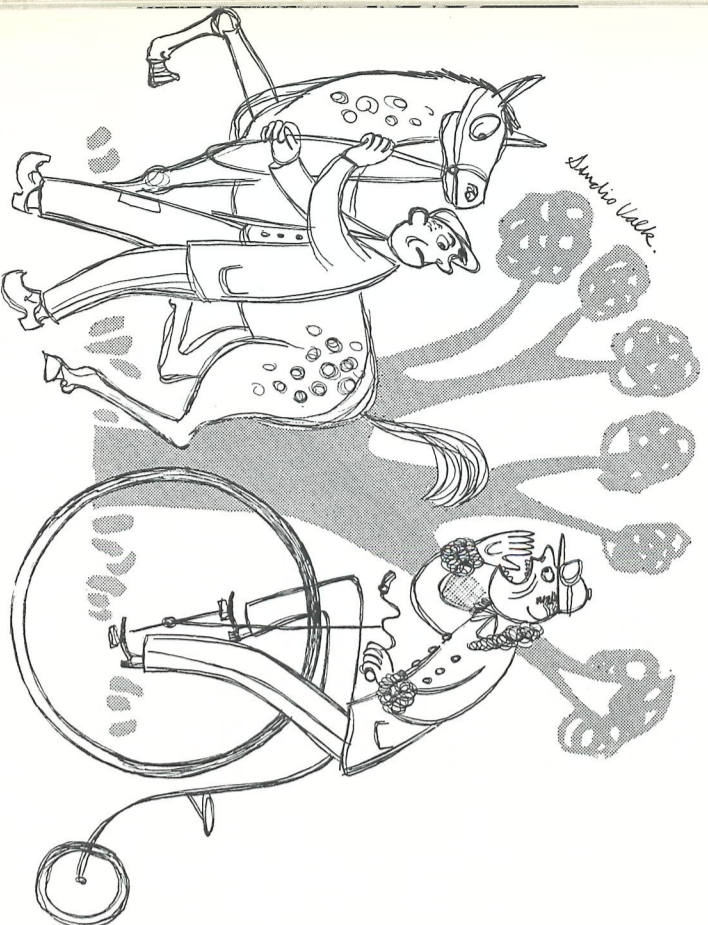
## Andere zeden

**Prélude bij het nieuwe verkeersrecht**  
 door **K. J. Miller**,  
 Hoofinspecteur-Chef Verkeerspolitie te Rotterdam

„Art. 1. Het is verboden met velocipèdes binnen de beboude kom der gemeente te rijden met grotere snelheid dan die van een korten, matigen paardendraf.

Art. 2. Indien berijders van velocipèdes paarden achterop rijden en die willen voorbijgaan, zullen zij aan die berijders of geleiders daarvan initjds van hun verlangen door aanroeping moeten kennisgeven en hen in de gelegenheid stellen om hun paarden te doen stilstaan; alsdan moeten zij de velocipèdes onbereden voorbijvoeren.

Art. 3. Bij het ontmoeten van paarden, onverschilling of zij al dan niet zijn aangeganspannen, moeten zij, op daartoe kenbaar gemaakt verlangen, hun velocipèdes op een afstand van minstens 25 meter terzijde van de weg doen stilstaan, tot die paarden voorbij zijn.”



„Mag ik even passeren?”

**N**EEN lezer, wees niet bedroefd, noch verheugd, thij zijn geen hopeningen uit onze nieuwe verkeerswetgeving. Het zijn slechts enige artikelen uit een oude politieverordening, die ons dezer dagen onder het oog kwamen. Ze verplaatsen ons in een tijd, die de meesten van ons nimmer gekend hebben, meer dan 50 jaar terug. Ze roepen soortgelijke beelden op als het verhaal van onze grootouders over de eerste trein, die in de Noordelijke provincien van ons land reed. Hoe de menschen tientallen meters van de spoorbaan af achter de bomen uerhang stonden te wachten om het nieuwe monster te zien voorbij vliegen. Iedereen wist te vertellen, dat als je het ding in de verte zag aankomen, het al te laat was om je nog uit de voeten te maken... Mogelijk zullen onze kleinkinderen zich weer vrolijk maken om onze verhalen uit wat dan die goede ouwe tijd heet. Ook zullen ze schertsend wijzen op onze nieuwe verkeerswetgeving en wellicht zeggen: „Ziet toch eens, wat een bezorgde mensen waren die middel-eeuwen toch, je moest zowaar je hand uitsteken, als je van richting wilde veranderen.”

Op het moment, dat wij dit schrijven is het nieuwe Wegenverkeersreglement nog niet verschenen, maar wij hebben reden te vermoeden, dat dit thans wel heel spoedig het geval zal zijn<sup>1)</sup>. Met enige spanning zullen de vele berijders van rijwielen met hulpmotoren de regelen lezen, die zich speciaal met hen zullen bezig houden. Het zal wel niet zo erg zijn als met hun vroeger voorgangers, die als eersten op hun „velocipèdes” langs onze wegen voortsnelden met snelheden van „een korten, matigen paardendraf”. Toch heeft men ook thans weer kunnen merken, dat iets nieuws altijd met enige reserve, enige bezorgdheid mogen we wel zeggen, wordt ontvangen. In verkeersvakbladen kan men enige ongerustheid ontwaren over de snelle ontwikkeling van de rijwielen met hulpmotoren. Men acht het gevaar niet denkbeeldig, dat ze ons verkeersbeeld nog gecompliceerder zullen maken. Wij hebben al meer betoogd, dat dit zo'n vaart wel niet zal lopen. Toch is het wel waarschijnlijk, dat de nieuwe voorschriften behalvelood zullen zijn door de vrees dat „het nieuwe

<sup>1)</sup> Is inderdaad inmiddels gepubliceerd. — Rot.

weer verwarving zal stichten in het toch al niet al te geregeld- de Verkeershuissonden. Een feit is, dat de ervaring met de enige tienduizenden velocipèdes met hulpmotoren opgedaan nog niet voldoende is om met zekerheid goede regels voor deze voorschriften te kunnen stellen. De nabije toekomst zal wel leren of de wegever de ontwikkeling juist heeft gezien. In „Op de Solex” zal daar zeker nog wel het een en ander over worden geschreven.

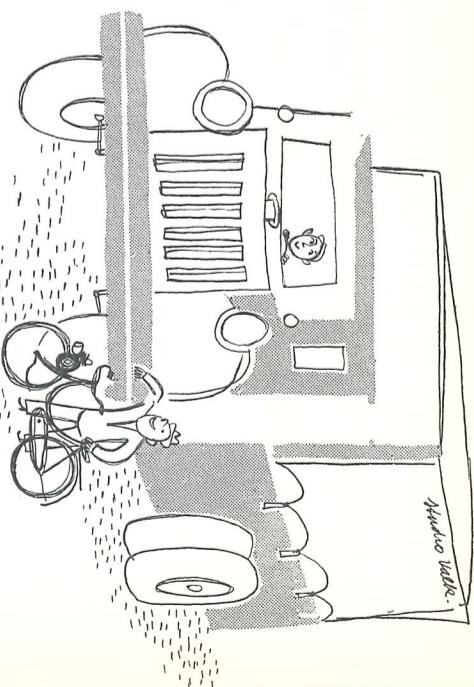


Hoewel het nieuwe Wegenverkeersreglement nog niet verschenen is, kan men uit de Wegenverkeerswet, die reeds vaststaat, wel het een en ander lezen waar ook de Solex-berijder belang bij heeft. Tenzij het Reglement er geheel van afwijkt, zullen rijwielen met hulpmotoren weer „motorrijningen” zijn. Natuurlijk kunnen de consequenties daarvan sterk verzacht worden, maar het is al gewichtig genoeg om tot dezelfde familie te behoren als een 20-toms Mack-diesel-met-aanhangers. Hoewel men onder de oude wetgeving „onderhands” enig water bij de wijn heeft gedaan, bestond deze familierelatie reeds. Dat men daar in zekere kringen rekening mee wilde houden, bleek wel uit het feit, dat zij die om de een of andere reden hun rijbewijs zagen ingetrokken en die gingen informeren of ze nu wel op een Solex mochten rijden, de kops op de kop kregen. We weten niet of alle politie- of justitie-autoriteiten daar zo over denken, maar een gewaarschuwd man telt voor twee. We zullen nu ook wel weer rekening moeten gaan houden met gemeentelijke verkeersverordeningen. De tijd dat iedere gemeente er totaal verschillende verkeersvoorschriften en aanduidingen op na hield, ligt echter delmitief achter ons. Daarvoor zal het Reglement wel een te uitvoerige regeling geven en wat daarin is geregeld mag niet opnieuw een onderwerp worden voor gemeentelijke bepalingen. Het zal dus onmogelijk zijn dat een zeer bezorgde voedschap de bepaling maakt, dat 10 meter voor een op de weg rijdend motorrijtuig een man met een rode vlag moet lopen, die de andere weggebruikers waarschuwt. Dit was een Londens voorschrift uit de tijd der eerste auto's. Vast staat bijv. ook, dat de gemeente zich zullen moeten onthouden van het maken van maximum snelheidsbepalingen, behoudens in een zeer bepaald uitzonderingsgeval. Nieuwe nummers zullen onze auto's en motoren (mogelijk ook de rijwielen met hulpmotoren) gaan sieren. Deze nummers zullen n.l. centraal worden afgegeven, met meer per provincie zoals thans het geval is. Wanneer men de bepalingen van een vroeger reeds gereedgekomen Reglement over neemt, zullen de nieuwe nummers bestaan uit twee letters met twee groepen van twee cijfers; als voorbeeld wordt daarin gegeven MW-99-99. Men kan vast jacht gaan maken op OO-00-00 of andere sterlijke combinaties, die men wellicht toch „in portefeuille” houdt.

De voor allen belangrijkste bepaling van die nieuwe Wegenverkeerswet is ongetwijfeld het artikel 25, dat we daarom woordelijk overnemen:

„Het is verboden zich op een weg zodanig te gedragen, dat de vrijheid van het verkeer zonder noodzaak wordt belemmerd of de veiligheid op de weg in gevaar wordt gebracht of reddijkewijze is aan te nemen dat de veiligheid op de weg in gevaar kan worden gebracht.”

Daar kunnen we het mee doen, je komt er nooit onderuit. De man die nu iets gekst doet op de weg, of hij nu loopt, fietst, in een tram of in een bokkenwagen zit, is „zwaar”, zoals ze dat in sommige kringen noemen, als hij iets doet waardoor „het verkeer” wordt gestoord of zelfs als „de veiligheid” daardoor in het gedrang kan komen. Het is toe te juichen, dat hierdoor alle weggebruikers over één

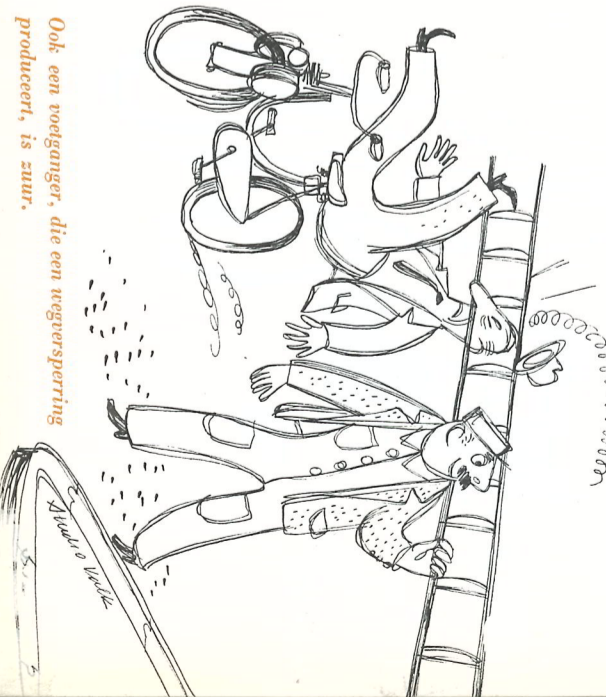


Wij behoren tot dezelfde familie!

kam worden geschoren. Vroeger hadden alleen de bestuurders van motorrijningen en rijwielen de eer onder dergelijke „Haartrimmerie”-artikels, (ze zijn goed voor alle kwaten) te vallen, maar nu valt iedereen er onder, die zich op de weg waagt. Zo zal bijv. iemand die geheel in overeenstemming met de voorschriften met een lange ladder op zijn schouders neigjes op het uiterste randje van de rijbaan loopt, doch die zich bij het horen roepen van zijn naam argeloos een kwartslag omdraait en aldus een wegversper-ring produceert, al of niet met gevolgen, zeker door dit artikel gestrikt worden.

Er is ook nog iets in 't vat voor hen, die verkeer en alcohol niet als gezwoven vijanden beschouwen. Men mag noch met een motorrijtuig, noch met een rijwiel of ander voertuig als bestuurder rijden, indien men zoveel alcohol heeft gedronken, dat „men niet in staat is naar behoren te besturen”. Was men vroeger strafbaar wegens „overtruding” en werd men door de Kantonnechter bestrakt, thans levert dit een „misdrijf” op en komt men voor de Rechterbank. Ook de straf waarmee gedreigd wordt is groter en de rijbewijzen kunnen langer worden ingetrokken, zelfs tot 10 jaar toe. Het lijkt niet mis om 10 jaar te moeten trappen of lopen voor het feit, dat men te veel aan Bacchus heeft geofferd!

(Sof op pag. 182)



Ook een toeganger, die een wegversporring produceert, is zwaar.

# De Kraachtbron van de Solex

De werking van het decompresieklepje

door Uffa

ERWILT wij in het vorige artikel gezien hebben, dat bij het motorje alles zo goed verpakt wordt dat nergens het gasmengsel kan ontsnappen, zullen wij nu de zo bekende uitzondering op de algemene regel bekijken. In de cilinderkop is n.l. een constructie toegepast, waardoor wij zelf kunnen zorgen dat het gasmengsel toch kan ontsnappen. Dit is onder bepaalde omstandigheden noodzakelijk n.l. wanneer de Solex gestart moet worden of bij het stoppen. Waarom dit voor het stoppen noodzakelijk is zal een ieder wel duidelijk zijn. Als u wilt stoppen mag er immers geen kracht van het ontbrande gasmengsel op de zuiger meer zijn.

Wat is er dan ook eenvoudiger dan ervoor te zorgen dat het gasmengsel niet meer samengeperst kan worden en kan ontwijken?

Bij het starten ligt de zaak weer iets anders.

Om te starten moeten wij de motor zelf in beweging brengen wat wij — zoals bekend — doen door even te trappen. Het wiel gaat draaien en drijft de aandrijfrol aan. De krukas waaromheen de rol gemonteerd is draait mee en deze zorgt er weer voor dat de zuiger in de cilinder op en neer beweegt.

Bij het naar boven gaan van de zuiger volgt dan automatisch samempersing van het gasmengsel hetwelk zich boven de zuiger bevindt. Dit kost veel kracht en u zou

hiervan de dupe zijn want die kracht zoudt u moeten opbrengen door zwaarder te trappen.

Om te kunnen starten is het noodzakelijk, dat de motor enige snelheid heeft. Wij moeten dus even op snelheid komen, maar door de weerstand die de zuiger onderwindt bij het samempersen van het gasmengsel zou het starten zeer zwaar worden. Daarom moet ook hier worden voorkomen, dat het gasmengsel hetwelk zich boven de zuiger bevindt, samengeperst kan worden.

Wij komen nu nog eens op de fietspomp terug.

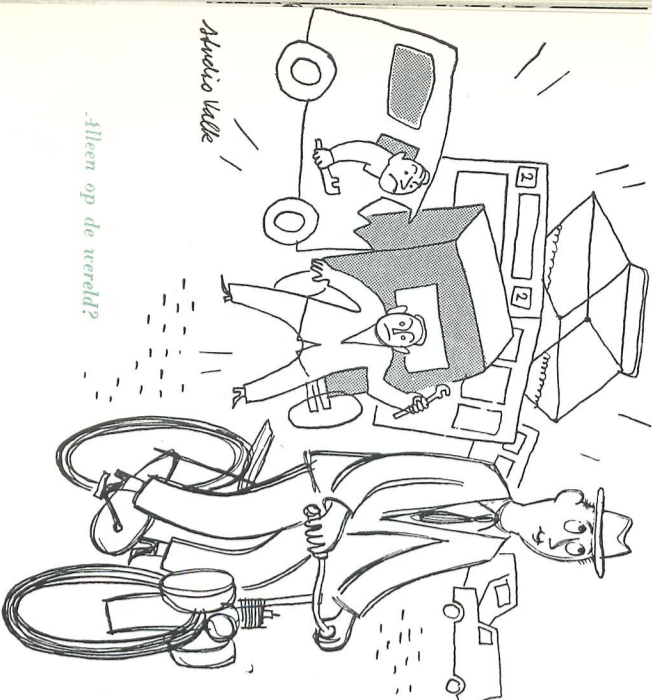
De zuiger en de cilinder worden al eerder met een fietspomp vergeleken waarvan de nippel met de vinger werd afgesloten. De lucht kon dus niet weg en de zuiger van de pomp perste de lucht samen. Nemen wij echter de vinger van de nippel weg dan kost het pompen geen noemenswaardige kracht meer omdat de lucht dan zonder meer kan ontsnappen. Dit middel wordt ook bij de motor toegepast en wel door het z.g. decompresieklepje.

Compressie is druk en een decompresieklepje is derhalve een klepje om druk te vermijden. Dit decompresieklepje is in de cilinderkop gemonteerd. In de normale stand (wanneer het gashandletje niet geheel is ingedrukt) wordt het klepje door middel van een speciaal veertje tegen het kanaal in de cilinderkop gedrukt, zodat dit kanaal is afgesloten.

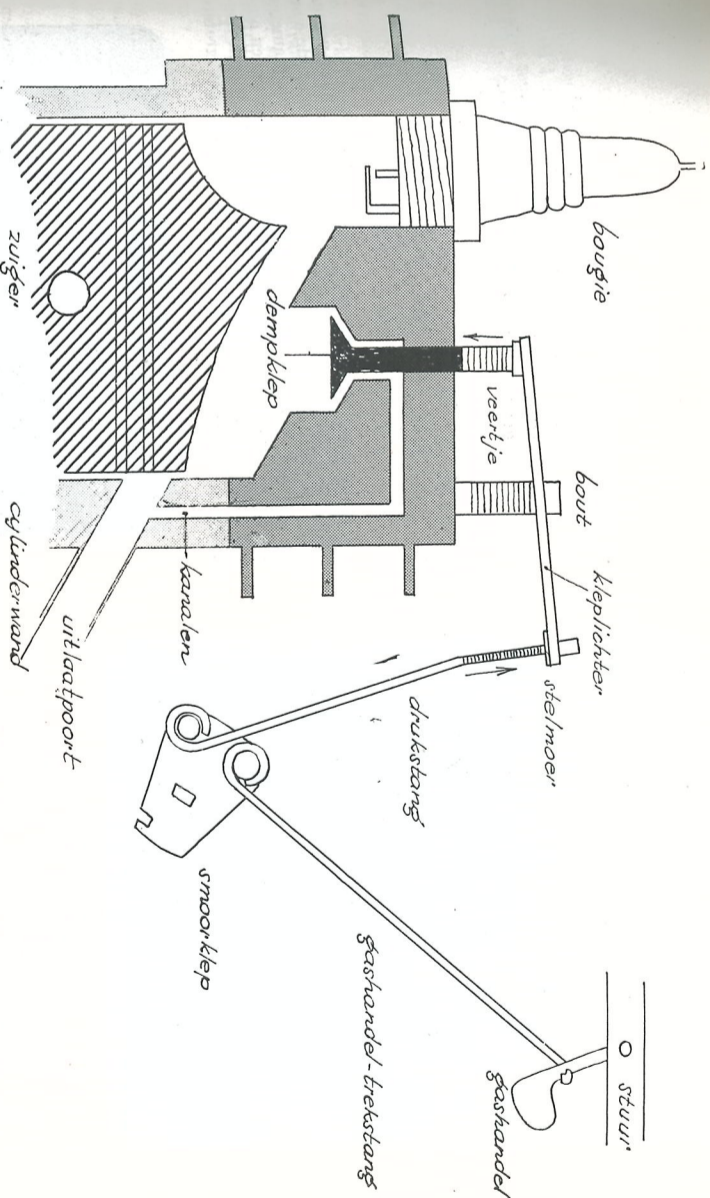
(Slot van pag. 187)

Mogelijk zullen we nog wel eens over bepaalde aspecten van de komende Wetgeving kunnen uitweiden. Het is wel van belang om de rechten en plichten goed te kennen. We weten uit ondervinding, dat er lieden rondrijden, die alleen maar weten dat ze rechts moeten houden en verder gespeend zijn van elke kennis der verkeerswetgeving. Ze compenseren bijknaar hun gebrek aan verdere wetenschap door een overmaat aan voorzichtigheid of door een demonstratieve vertoning van vernedende onkwestbaarheid, die zo ontwapenend werkt, dat men meestal maar ruim baan voor hen maakt. Helaas blijken er ook onder de berijders van rijwiel met hulpmotoren van die argelozen te zijn, die niet doen alsof ze alleen op de wereld zijn en met afwezigte trekken van het andere verkeer. We hebben enkele keren ons hart vastgehouden wanneer men kennelijk zonder enige vermindering van vaart nageenog blinde hoeken voorbijjorde. Onkwestbaar? Tordat men merkt dat reactievermogen en remmen het afleggen tegen de harde werkelijkheid van bumper of spatbord van een ander, die ook een plaatsje op de weg toekomt.

Wanneer men er niet voor voelt om bij te dragen tot de 88.000.000 gulden, die de verkeersongevallen in Nederland jaarlijks kosten, moet men straks beginnen met een paar dubbeltjes uit te geven voor een overzicht van het nieuwe verkeersrecht. En er werkelijk ook eens in kijken, anders is het ook nog een slechte belegging.



Alleen op de wereld?



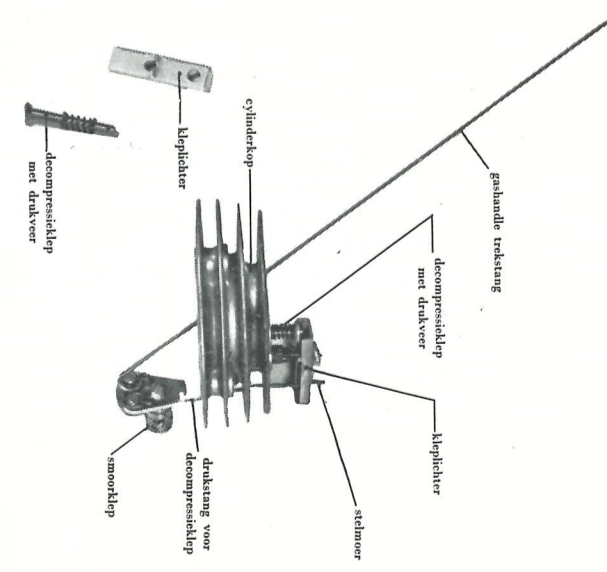
Het zal u duidelijk zijn, dat dit klepje in deze stand goed moet afsluiten daar anders het gasmengsel toch zou kunnen weg lekken. Wordt het klepje echter naar beneden gedrukt (dit gebeurt als men het gashandletje geheel indrukt) dan komt de ruime boven de zuiger in verbinding met het kanaal en de samengeperste gassen kunnen via dit kanaal uit de cilinder stromen. Dit kanaal correspondeert n.l. met een tweede kanaal, in de cilinderwand, waardoor de gassen direct door de uitlaat kunnen ontsnappen. De tekening zal u dit nog verduidelijken.

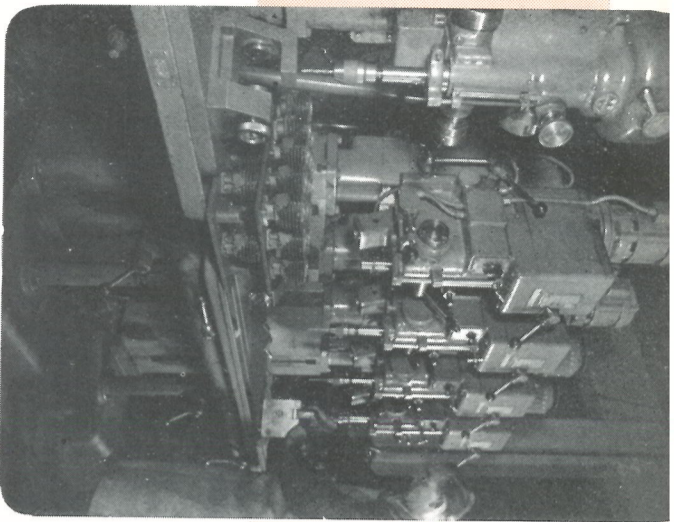
De zuiger gaat naar boven — wanneer het klepje dicht is en goed op zijn zitting drukt — zal het aanwezig zijnde gasmengsel worden samengeperst. Als wij starten of stoppen, drukken wij het gashandletje aan het stuur geheel in met als gevolg dat de gashandlet-trekstang iets weggetrokken wordt. Deze trekstang is bevestigd op een driehoekig plaatje waaraan nog een kort drukstangetje zit. De tekening laat zien, dat het korte stangetje naar boven wordt gedrukt wanneer de gashandle wordt ingetrokken.

Dit korte stangetje waarop een stelmoei zit, drukt tegen de z.g. klepplichter welke in het midden met een boutje en een veertje op het cilinderkopje bevestigd zit. De klepplichter functioneert als een wip-wap. Aan de ene zijde wordt deze door het korte stangetje omhoog gedrukt en aan de andere kant zal deze dus dalen en op het decompresieklepje drukken.

Het kanaal in de cilinderkop komt zodoende vrij en het gasmengsel zal, wanneer dit samengeperst wordt, langs het klepje via de kamalen door de uitlaat ontsnappen. Laten we het gashandletje echter los dan drukt het korte stangetje niet meer tegen de klepplichter, en het veertje om het klepplichter drukt het klepje weer naar boven. Het kanaal is dus weer afgesloten.

U zult op de cilinderkop zien dat het klepje iets naar beneden wordt gedrukt. U weet nu wat er gebeurt. Probeert u voor een keer ook eens te starten zonder dit gashandletje in te drukken en u zult dan bemerken dat dit heel wat kracht vergt doordat u tegen de compressie in moet trappen. Tot zover de cilinderkop.

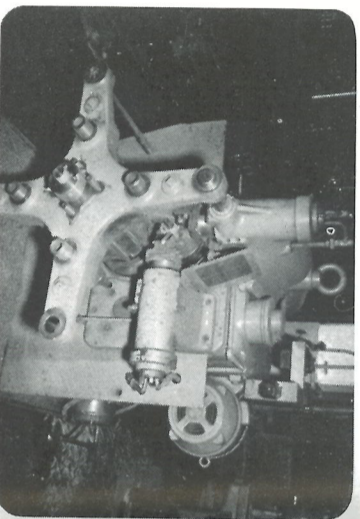




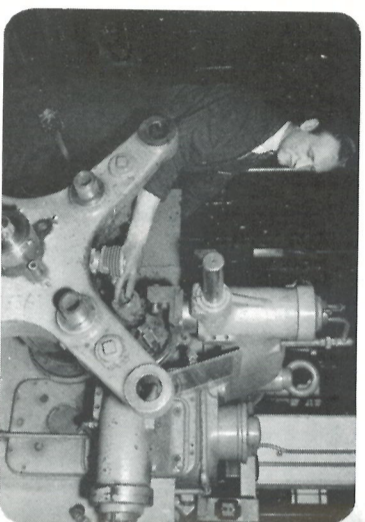
*Boorbank voor het boren van cilinders. De boorder is bezig de boormaal te sluiten. In de boortoppen bevinden zich boren van verschillende diameters. Van rechts naar links gaande kan men de gaten van verschillende diameter boren zonder dat men boren behoeft te verwisselen.*

*Aan het einde van het vorige artikel werd verteld, dat de motoronderdelen gedeeltelijk geheel door VDH worden vervaardigd, gedeeltelijk als halffabrikaat ontangen en door VDH bewerkt worden.*

werkstuk snel te draaien, de betfels komen naar voren, respectievelijk naar binnen en maken de bovenzijde van de cilinder vlak en vergroten tegelijkertijd de diameter tot 37,6 - 0,05 mm. Deze bewerking heet voordraaien omdat naderhand de cilinder op een andere draaibank nogmaals uitgedraaid wordt, welke bewerking met grotere



*Uitdraaien cilinder. De automatische draaibank in volle werking. Het "schort", dat wij zagen de afschermkap die om de machine staat en dit wegvliegend draaisel tegenhoudt, is terwille van de foto weggenomen. Een cilinder is van gietijzer en wordt dus gedraaid zonder boorolie.*



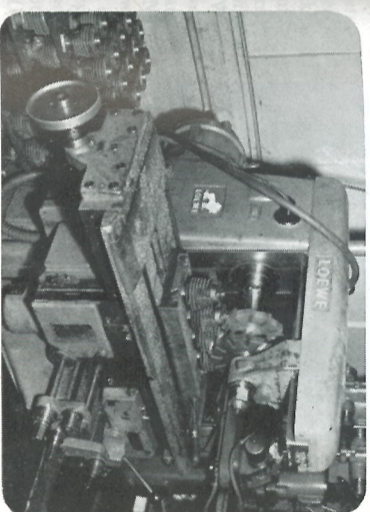
*Uitdraaien cilinder. De draaier haalt juist de voorgedraaide cilinder uit de machine. Het te bewerken gietstuk staat klaar om ingezet te worden. Door een druk op de knop sluiten de klauwen die de cilinder grijpen en begint het werkstuk te draaien.*

## De fabricage van de Solex-motor

G. A. M. Kip-0011

II

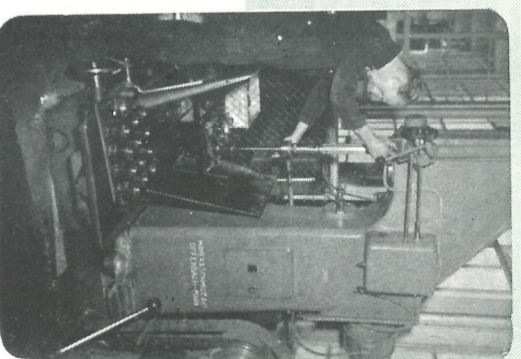
nanwkeurigheid geschiedt en als het ware beschouwd kan worden als de laatste (draai) hand. Vandaar dat het daarom naderhand heet. Zo'n half automatische draaibank werkt zeer snel. De cyclus, lopende van het moment van inzetten tot het nihalen duurt in zijn geheel 2½ minuten. De cilinder is nu nog niet klaar, nog lang niet. Eerst



*Fraismaschine bezig de pasvlakken voor overloopstuk en uitlaatspruitstuk te bewerken. De cilinders zijn bevestigd op een opspangereedschap dat met de tafel doorloopt.*

wordt de diameter gecontroleerd met behulp van een penkaliber en een plaatkaliber. Weer nieuwe woorden: Een penkaliber is een meetinstrument dat min of meer de vorm heeft van een halter. Aan de ene zijde is de diameter dus 37,55 mm en aan de andere zijde 37,60 mm. Het verschil in diameter is in dit geval 0,05 mm en dat noemt men de tolerantie. De constructeurs hebben vooraf bepaald hoe groot de nauwkeurigheid moet zijn waarmee de cilinders worden vervaardigd, met andere woorden, binnen welke grenzen de maat mag schommelen. Hier is dit van 37,55—37,60 mm. De praktijk van het werken met zo'n kaliber is dat men de dunne kant wel in de cilinder moet kunnen drukken en de dikke kant niet. Dit is snel gebeurd en zo weten wij dat alle cilinders een diameter hebben die ligt binnen de gewenste grenzen. Dat de kalibers zelf nog veel nauwkeuriger moeten worden gemaakt, ingesteld en gecontroleerd spreekt vanzelf; dat men hiervoor de beschikking moet hebben over zeer nauwkeurige instrumenten, eveneens, maar dat is een ander verhaal.

Na het voordraaien dus wordt de cilinder gemeten en vervolgens in een oliebak onder druk gezet. Dit om te controleren op luchtdichtheid. Vervolgens wordt de cilinder op een halfautomaat gevijld en wordt een schuine



*Holmen. Door draaiend en op-en neergaand slijpen wordt de cilinderwand spiegelglad gemaakt.*

kant gedraaid aan de onderkant. Daarna klemt men hem in een boormaal en boort aan een boortafel, waarop naast elkaar een reeks boormachines staat gemonteerd, de eerste gaten in. In totaal zijn er alleen in de cilinder al 17 gaten.

Een boormaal is een gereedschap dat ons in staat stelt elke cilinder nauwkeurig op maat te boren en te zorgen dat de gaten ten opzichte van elkaar de juiste plaats hebben. Het stelt de boorder dus in staat te boren zonder vooraf te bepalen waar het gat moet komen. Uiteraard komt het nu aan op de nauwkeurigheid van de boormaal. Deze te vervaardigen is het werk van de gereedschapmaker, een der hoogst geclasseerde beroepen in de moderne onderneming. Doeh dit valt eveneens buiten het kader van dit artikel.

Na het boren komt het fransen of frezen zoals men het woord tegenwoordig ook wel in het Nederlands speelt. Dit is een bewerking, waarbij een ronddraaiende betfel materiaal wegneemt in een plat vlak. In dit geval zijn het de aansluitvlakken van het omloopkopsel en het uitlaatspruitstuk, die tegelijkertijd bewerkt worden.

Naast deze frasmachine staat een tapmachine, die de gehoorde gaten voorziet van schroefdraad. De machine doet dit door een snijgereedschap, een zogenaamde machinetap in, en door het omkeren van de draairichting, weer uit het gat te draaien.

Vervolgens zijn wij toe aan het nadraaien. Dit wordt eveneens gedaan op een halfautomatische draaibank, welke echter belangrijk kleiner is, dan de eerste automaat. De reden hiervan is, dat bij deze bewerking, die als het ware een verfijning van de eerste is, veel minder materiaal weggenomen (verspaand) moet worden. De machine draait

Zo bijvoorbeeld de cilinder. Deze bestaat uit gietijzer van speciale samenstelling. Een cilinder van een verbrandingsmotor moet in de eerste plaats dicht zijn, dat wil zeggen, er mogen geen poruze plekken of zogenaamde gietgallen in voorkomen. Verder moet het ijzer hard en dus weinig aan slijtage onderhevig zijn.

Een gietijzer beschikt over de specialistische kennis die nodig is om tot een goed resultaat te geraken. Vandaar dat VDH het gietwerk door een gietijzer laat maken en op die manier de zekerheid verkrijgt van goed werk. Dit uitbesteden van werk is iets wat een rechtgeaarde fabrikant ongaarne doet, maar dat in dit geval Raadzaam is. Overigens is dit de methode die door praktisch alle motorfabrikanten wordt gevolgd. Er zijn maar zeer weinig fabrieken die over een eigen gietijzer beschikken en het is dan nog zeer de vraag of deze goetkoper werken dan de speciale gietijzerbedrijven.

De cilinder die van de gietijzer komt lijkt slechts heel in de verte op het gelijknamige onderdeel dat zich in de Solex bevindt.

Het is een ruw product, zo uit de gietvorm gekomen, dat nog vele bewerkingen moet ondergaan. De eerste bewerking is: *voordraaien*. Dit wordt gedaan op een halfautomatische draaibank van forse makelij. De bank heeft een hydraulische opspanrichting en voeding en werkt, nadat het werkstuk is ingezet, volkomen automatisch. Dit kan doordat zich aan de achterzijde enkele schablonen bevinden die worden afgestast en welker profiel de beweging van de betfels bepaalt.

Op de foto kan men zien hoe een draaier de cilinder inzet. Door een druk op de knop sluiten de betfels van de klauwplaat, door drukken op een tweede knop begint het



# WIJ EN DE WEG

IV

Piet Bakker

## De overwonnen weg

**T**EVREDEN met zijn lot was Hannibal niet. Dat hij op negentienjarige leeftijd opperbevelhebber was geworden van de Carthagense legernacht, achtte hij normaal. De Raad der Ouden had het hoofd geschud over de bevoegdheid, die aan een schier baardloze knaap werd gegeven, doch durfde zich niet te verzetten. Want er vonkte iets in de ogen van die Hannibal, dat hen huiverig en beducht maakte. Openlijk verzet zou tot nare gevolgen leiden. Men kon beter rustig in de Raad zitten dan onder aan de stadsmuur liggen, met veel gieren in de buurt. Hannibal moest maar naar Hispanië trekken en ver van huis zijn ondergang tegemoet gaan.

Weer schuddende de Ouden het wijze hoofd, toen heel Carthago jubelde, omdat Hannibal, de jongen, oostelijk Spanje tot aan de Ebro toe had veroverd. Zij vertrokken hun gezicht tot een vriendelijke grijns, toen hij als trium-

phator binnentrok, een stralende jonge held, die alle waarden der strategie had ontzenuwd door zijn blits-snelle mars, bijna dierlijke slimheid en nuchter rekenend verstand. „Het eind zal de last dragen,“ fluiserden de Seniores, „want nu komt er weer oorlog met het Romeinse Rijk.“

De tweede Punische oorlog brak inderdaad uit. Hannibal begreep, dat hij zijn jonge kracht zou moeten meten met het gene van de veldheren uit Rome, en dat alleen een stoutmoedige overromping hem kon redden. Hij marcheerde door Zuid-Gallië, niemand begreep zijn toelag. Want daar lagen de Alpen als een onneembare barrière tussen de Carthagense legioenen en de open Po-vlakte. Hierodotus, een tanzig krijgsoverste, die reeds in de eerste oorlog had gevochten, keek zijn bevelhebber vragend aan. „Wat nu?“ vroegen zijn ogen. Hannibal wees naar

het geweldige massief van de Mont Genèvre en zei kort: „Over twee weken dienen wij aan de andere kant te zijn.“ De oude soldaat grinnikte. Het plan was onuitvoerbaar, maar Hannibal scheen geschapen om de onmogelijkheden te dwingen.

Zijn duizenden trokken in trage gang langs het smalle, broekelige pad omhoog. Voor ezels en geiten was de weg bestemd, niet voor zwaar bewapende soldaten, wagens vol proviand, ongevoelende mannen. Langs schemer-diepe afgronden ging het, verraderlijke gletschers, steil oprijzende rotsen. Het grijze gesteente was met bloed bevlakt. Boven de heerscharen cirkelden roofvogels in rustige wickslag. Zij stortten zich omlaag als weer een krijger neerzeeg, en wachtten niet met hun maaktijd tot de laatste adem uit zijn rentelende borst was ontsnapt. Hannibal, die zwijgend voor-ging, gaf het bevel om ieder, die achterbleef, in de afgrond te werpen. Dat zou de marteling van het lang-zame sterven bekorten, de gieren en arenden levend voedsel onthouden en afschrikwekkend werken op de dodelijk vermoorden, voor wie elke stap een daad was, welke de uiterste wilskracht van een man vergde. Granwe gezichten, dofte ogen werden op de



188

bevelhebber gericht. Hannibal staarde naar voor zich uit. Een verklaring kon hij zijn mannen pas geven, als zij straks in de bloeiende vallei van de Po tot rust zouden komen.

Zij brachten de koude nachten door in de open lucht, want er was geen plaats voor een kamp. Als de zon over de bergkam priemde, bescheen zij iedere moegen roerloze gestalten, over wie de dood zich had ontfemd. Het voedsel raakte op, de ondergang van Hannibal en zijn leger scheen aanstaande.

Maar Hannibals hart werd niet geteisterd door onzekerheid. Al zou slechts de helft van zijn legermacht Italië bereiken, dan nog zou hij de Romeinen verrassen en verslaan. Want deze tocht verwachtte niemand in Rome. Hij moest deze Via Mala verneesteren, de Alpen overwinnen, het onmogelijke waar maken. Toen zij de Mont Genèvre-pas over waren, kwam er wat licht in de dode ogen. Zij ving een glimp op van de groene vlakte, het beloofde land, waar koren en wijn groeiden, de wegen breed en effen waren, de lucht zoel en de rust hun redding zou zijn. Er werden minder mensen in de afgrond gegooid, de geest hield het lichaam staande. De weg, tot dusver hun doods vijand, werd nu hun vriend, die hen naar het land van geluk zou voeren. Die weg was de verschrikkelijkste tegenstander, die zij ooit hadden overwonnen.

In Hannibals gezicht was geen verandering, toen de Po-vlakte was bereikt. Drie dagen gaf hij zijn soldaten rust. Na vijftien dagen van wanhoop. In ijfmarsen toog hij de vlakte in. Bij de Tinnus kwam het tot een treffen met Cornelius Scipio, die werd verslagen. Door de oppermachtige Romeinse Republiek klonk weldra de angstige



schreeuw: „Hannibal ante portas!“ — Hannibal staat voor de poort!  
In de ravijnen lagen de verbleekte skeletten der gevallen. Gevallen in de woordloze strijd tegen de weg.  
De weg, waarover voor het eerst de mens had gezeged.

*U vindt „Op de Solex“ een gezellig en interessant blad? Zo ja, waarom neemt U dan geen abonnement?*

*De prijs behoeft toch geen bezwaar te zijn, want die bedraagt voor Nederland slechts f 3,50 en voor België Bfrs. 65 per jaar. U krijgt dan 12 maal een blad thuis, waarvan de beste journalisten, tekennars en fotografen van Nederland en België meewerken, een blad met een rijke, gevarieerde inhoud.*

*Bovendien heeft U 4 maal een prachtige kans om een Solex te winnen, want 4 maal per jaar vindt U in ons blad een aantrekkelijke prijsvraag.*

*U behoeft slechts een briefkaartje te schrijven aan onze administratie, Lange Haven 141, Schiedam of Huidewaterstraat 55, Antwerpen en het is in orde.*

*Vergeet U het niet?*

189

# 'n Moderne Odyssee

**Vijf maanden zwerfen door  
13 landen: 15.000 km afgelegd**

**Maurits Soesman**

**W**ij hebben heel wat reisverslagen gelezen van Solexrijders, die grote tochten in het buitenland hebben ondernomen, maar de kroon spat toeh wel het verhaal, dat wij te horen kregen van de jonge Zwitser Alwin Reithaar uit Zürich, die wij op 12 October spraken toen hij op doortocht was naar Brussel. Deze ondernemende knaap, die in Zwitserland chemisch laborant is, maar inmiddels een baan heeft gekregen bij een chemische industrie in Zweden, vertrok op 6 Mei j.l. uit Zürich met 40 kg bagage op zijn VéloSolex (van de Hispano Swisafabrieken) voor een tocht van 15.000 km door geheel West-Europa en Noord-Afrika. Geld op zak had hij bijna niet. Had hij wat nodig, dan schreef hij zijn verloofde, die hem dan per kerende post Zwitserse francs stuurde, welke door hem omgewisseld werden in de valuta van het land waar hij op dat moment was. Zijn potje kookte hij zoveel mogelijk zelf en ging dat om een of andere reden niet, dan at hij bij boeren of „roadmakers“. Slapen deed hij hooft-



gestalte was wel te zien dat het hem daar niet aan ontbrak. Het begin van de reis was al zeer zwaar: over de Zwitserse Alpen langs de Julier Pas (2200 meter hoog). In Italië ging E. van Milaan naar Venetië en langs de Adriatische kust over de Abruzzzen naar Napels en Rome. Van Rome naar Genoa, Nice, Toulon en van daar Spanje in naar Barcelona, waar zelfs in stille parken politie-agenten liepen te patrouilleren met machinegeweren, zoals hij vertelde.



*Julierpas, Zwitserse Alpen*

*Komperen tussen Genoa en La Spezia*

*Londen: Big Ben*

zakelijk in een slaapzak in de buitenlucht, bij boeren of in jeugdherbergen, behalve in Rotterdam, waar de Solex-organisatie voor een hotel had gezorgd.

Voor een dergelijke enorme tocht, die leidde langs de met sneeuw bedekte bergen van de Abruzzzen (Italiaanse Alpen) en door de als een oven zo hete woestijnen van Noord-Afrika, zijn een sterk fysiek, wijskracht en doorzettingsvermogen eerste vereisten. Aan zijn potje

Overigens ondervond hij van het Franco-régime geen overlast.

Van Valencia ging hij per schip naar de Balearen-eilanden en van daar naar Algiers, Oran, Fez, Tanger. De ontzaglijke hitte, de slechte wegen en het gebrek aan goed drinkwater maakten dat het verblijf daar niet bepaald tot zijn plezierigste herinneringen behoort. Van Algiers nam hij de boot weer naar Spanje: Sevilla.

Madrid, Saragosa, San Sebastian en vervolgens La douce France, Bordeaux, Cherbourg, Bouillon. Toen het Kanal over naar Londen, New Castle, Edinburgh, Glasgow. In Schotland regende het van zonsopgang tot zonsondergang. Van New Castle weer op de boot, nu naar Stavanger in Noorwegen. Door Noorwegen en Zweden langs de Botnische Golf weer terug naar Gotenborg, Malmö, Kopenhagen, Hamburg, Bremen en zo langs Groningen op Amsterdam en Rotterdam aan.

Toen hij in Rotterdam aankwam was hij al 5 maanden onderweg, waarvan hij 1 maand ongeveer niet had gereisd, d.w.z. deze tijd had hij gebruikt voor sight-seeing door de steden, rustdagen etc. Zijn bedoeling was om de 20e October weer in Zürich aan te komen. (een ontvangen briefkaart heeft inmiddels zijn goede aankomst aldaar bevestigd) daar zijn zaken te regelen en vervolgens naar Zweden te gaan, waar hij — toen hij in dat land was — een mooie „job“ aangeboden had gekregen.

Nederland was voor hem niet nieuw meer. Hij was er al in drie achtereenvolgende jaren geweest en — erg vleitend voor ons — hij vond Amsterdam een van de mooiste hoofdsteden van Europa. Wat zijn mening over Rotterdam was hebben wij maar niet gevraagd. Wel vroegen wij waar volgens hem de mooiste vrouwen zijn. In Spanje en in Zweden, was zijn antwoord. Dat weet u dus weer — voor uw vacantielapen.

Reizen en trekken is de grootste hobby voor Alwin Reithaar, die meer van de natuur dan van steden houdt. Typisch is voor hem wat hij vertelde over de Engelse kroonjuwelen in de Tower te Londen, waar de mensen in rijen voor stonden, terwijl de fonkelende juwelen, welke de zon 's morgens vroeg in miljoenen dauwdruppels tovert, door menand gezien worden.

Zijn ideaal is om tot zijn 40e jaar (hij is nu 28) zoveel mogelijk van de wereld te zien. Na zijn 40e jaar verwacht



*Rust aan de kust tussen Algiers en Oran*

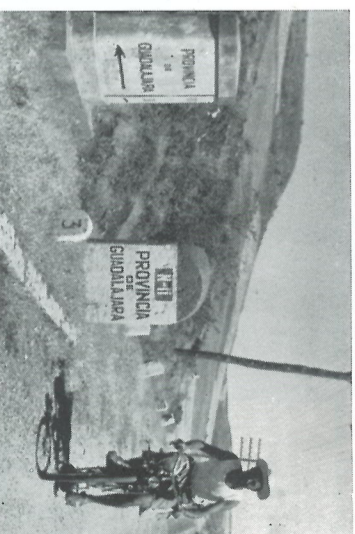
hij getrouwd te zijn en dan is het uit met de pret, tenminste met deze pret. Het is maar de vraag of hij zijn vrijgezelienstaat tot zo lang zal kunnen verdedigen. De liefde kent vele strikken en hinderlagen. Op zijn programma voor de toekomst staan in ieder geval nog Canada en Australië.

Over de prestaties van zijn Solex was hij zeer te spreken. „Fabelhaft!“ was het woord dat hij gebruikte. Stelt u zich eens voor, een dergelijke reis per trapfiets te moeten doen! Wij zijn nu sterk benieuwd wat voor exotische reisverhalen wij het volgende jaar zullen krijgen, nu gebelken is waartoe de Solex al niet in staat is.

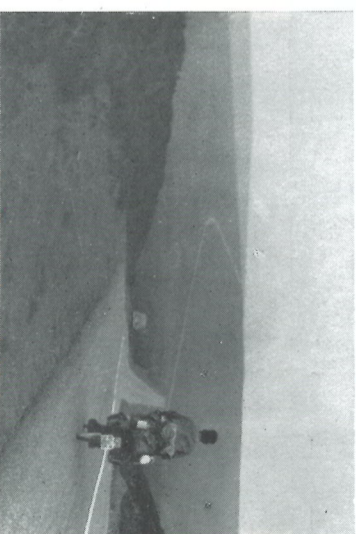
U moet er echter wel aan denken, dat in Addis Abeba nog geen service-stations gevestigd zijn!



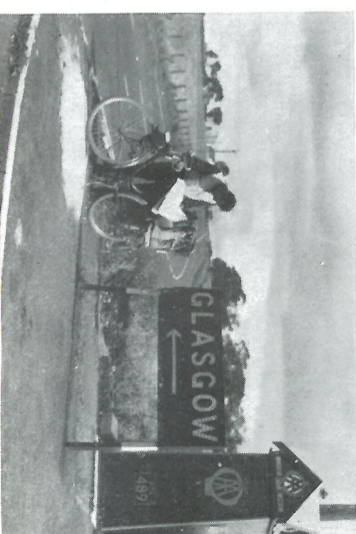
*Overnachten halterwege Cadix en Sevilla*



*Tussen Madrid en Saragossa*

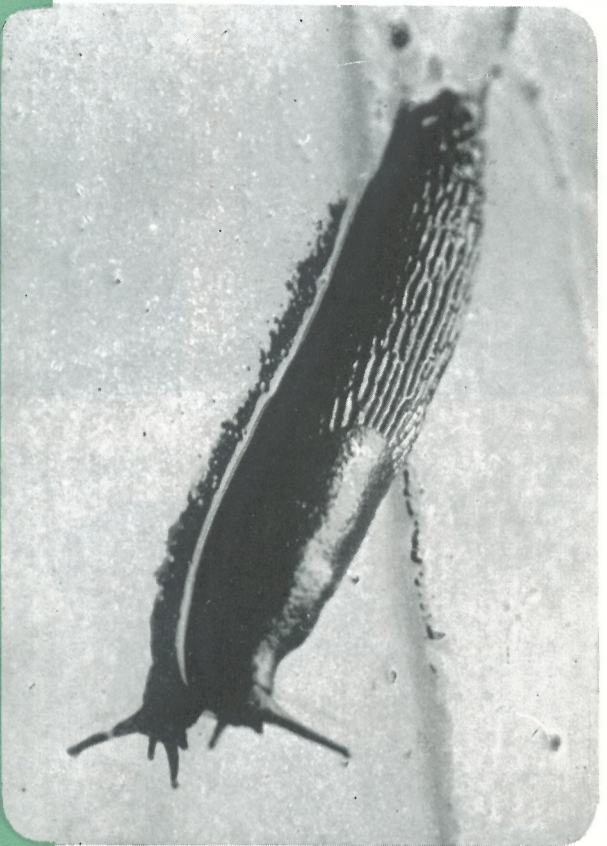


*In Engels heuvengebied*



*Schotland (tussen Glasgow en Ayr)*





Kees Hama

# Over de Solex, een sk en de herfstdraden

**H**ET is één van die stille, druilerige Novemberochtenden als ik mijn Solex uit het schuurtje zal halen om even naar de stad te gaan. Maar nog voor ik de schuurdeur bereikt heb, slieren mij al vele onzichtbare, doch lichtelijk kleverige herfstdraden in mijn gezicht. Maar daar let je niet zo op als je een doel voor ogen hebt. Het schiet alleen even door je hoofd, dat het nu helaas geen tijd meer is voor toechen die waard zijn in de kolommen van „Op de Solex” geboekstaafd te worden. Daar zullen we nu eenmaal mee moeten wachten tot het voorjaar in de lucht zit.

Maar wat is dat?  
Hij doet het niet!

Och arme, daar sta ik nu. Ik, die sinds mijn prille jeugd gespeend ben van ieder gevoel voor Techniek; ik, die steeds met stille bewondering pleeg te luisteren naar de gesprekken van vaklieden over het schuren van kleppen, over vette bougies en wat dies meer zij (tot voor kort moesten naar mijn bescheiden opvattingen bougies juist altijd vet wezen omdat een taalkundige bougie nu eenmaal een doodgevorne kaars is).

Wat moet ik nu beginnen? Even kijken wat eraan scheelt kan ik niet. Het enige wat ik zeker weet is, dat ik in de afgelopen zomer nogal eens gezondigd heb bij het kopen van brandstof voor de kleine motor. Op raad van handige garagemannen voor wier technisch inzicht ik een onbegrensd ontzag heb....

192

„Een liter benzine en een vingelhoedje olie, meneer, en je bent er!” hebben ze me geruststellend en overtuigend gezegd. Ik luisterde naar deze influisteringen van de slang. En het motorje deed het altijd. Dus zou ik niet gezondigd hebben, meende ik. Maar hoe meer ik er nu over denk, hoe ongeruster ik word. Want ik wéét het niet. En wat is erger in het leven dan de onzekerheid?

Enfin, ik zal me voortopig niet teveel zorgen maken. De Solex gaat terug naar het schuurtje en als ik er tijd voor heb zal ik wel met hem even naar het service-station gaan en daar het onderdeel van de technicus afwachten.

\* \* \*

Just zal ik mijn voertuig het straatje achter het huis oprijden als mijn blik valt op een zeer glimmende, zeer wegedane en zeer zwarte slak die daar door de natigheid haar onverstoorbare weg gaat. Haar vier voelhorens — twee lange en twee korte — heeft ze pannaartig uitgestoken en even achter de kop, waar we misschien een huitsje zonden verwachten, zit alleen maar een ovale en wat korrelige plak met rechts vooraan een gat erin. Dit gat staat in rechte verbinding met de slakkenlong, het is de ademhalingsoening van het dier. En over het korrelige plakkaat daar voorop de slakkenrug vertellen de boeken ons dat het vol zit met kleine stukjes kalk, zodat we geneigd zijn aan te nemen, dat het of een voor-

loper of een laatste rest is van het huis dat andere slakkensoorten steeds bij zich dragen.

Achter het plakkaat is de zwarte slakkenrug diep gegroefd als de stam van een oude eik; en zo mogelijk glimt het dier hier nog sterker dan op de rest van zijn lichaam. Langzaam, altijd in hetzelfde slakkenangetje, glijdt zij verder, het voorwiel van de Solex voorbij. Neen, toch niet. Door een onnaspeutlijke impuls gedreven krijgt die glibberige slak pal naast het voorwiel ineens zin die nader te onderzoeken. Het kopje buigt zich naar links, de kleine tentakels betasten even de band en daar kroont het slakkenlijf zich al omhoog, tegen band en velg op. Alles gebeurt doodbedaad en zonder merkbare inspanning. Daar glijdt nu die slak dwars over de velg van mijn voorwiel en op het ogenblik dat haar achterende het wiel zal verlaten vallen me ineens haar wonderlijke staartveerselselen op: een blaasje glinsterend sijn dat regelmatig aangevuld wordt met hetgeen door de gootjes op de rug stroomt (ook in slakken tempo natuurlijk) en dat veel weg heeft van een kindermensje waarvoor een zakdoek geen overlaad zou zijn.

En merkwaardig dier. Zouden de goden het op mijn

weg geplaatst hebben wij wijze van lichtelijke spot met mijn tegenwoordige Solexgejakkter van wel 22 kilometer per uur? En dat juist nu Solex het opgeeft? Zo van „ga jij nou maar lopen, mannetje; dat is de beste manier voor een mens om zich te verplaatsen en er is bovendien geen gevaar bij.” Wie zal het zeggen?

Wat doet het er ook toe? Deze slak is een mooi dier, het is prettig, eens even rustig naar haar te kijken en.... ze heeft een erg mooie naam: Arion ater. Ze zal dus wel genoemd zijn naar de Griekse toonkunstenaar Arion die in de 7e eeuw voor Christus op Lesbos geleefd moet hebben. En dat „ater” is een woord uit het Latijn: het betekent „donker”.

\* \* \*

Arion is nog niet uit het gezicht verdwenen als er weer een stel herfstdraden over mijn gezicht sliert, kleverig en lastig kwijt te raken.

Wat zijn er veel vanmorgen! Kijk, daar zweven er een paar zomaar los door de lucht, Ze hangen nogal slecht



Kruisspinneweb in aanbouw



Kruisspinnewijfje in haar web

193

# De vogels van de maand

door **Bik Tiekke**

namelijk in hun lichtere kleur en in een ander vliegbeeld.

Twee lijstersoorten, de Koperwiek en de Kramsvogel, die ik deze zomer in hun broedgebied in Lapland heb kunnen waarnemen, ontmoet ik na half Oktober weer in troepverband in het Hollandse dun als doortrekker of overwinteraar.

Omstreeks de 10e Oktober zien wij hier in het westen — in de noordelijke provincies een paar dagen eerder — de eerste Bonte Kraai binnen komen. Zij verlaten hun broedgebied, dat oostelijk van de Elbe is gelegen en koersen op hun dode gemak naar het winterverblijf. De blootverwanten, Rook en Kanwifje, geven er de voorkeur aan gezamenlijk de tocht te maken; zij trekken zich weinig van het weer aan en zo komt het dat ge bij honderden weer grote benden van deze zwartrokkers door het dun kunt zien zwalken. Vandaar ook dat vroeger de vinkers er op rijdenden met: „Trekken er veel van die roekers, dan kan je het weer wel vloeken.”

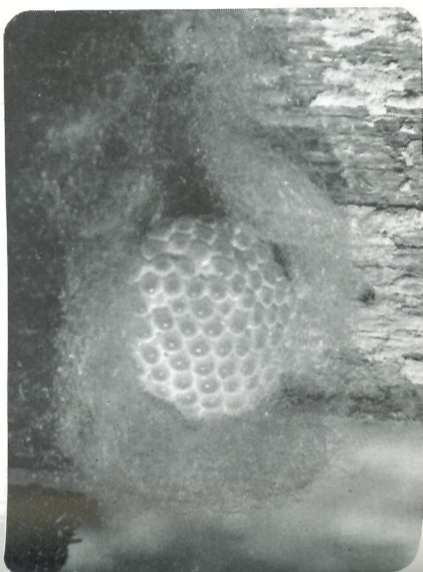
Van veel kleine vogelsoorten ver loopt de trek onopgemerkt; zij reizen op hun eenje en zo nu en dan kan men ze voedselzoekend aantreffen en wanneer zij vliegend passeren, kunnen zij door hun geluid hun aanwezigheid verraden.

Het verdient ook aanbeveling uw aandacht te schenken aan het strand, want ook daar valt in deze tijd van het jaar een grotere drukte waar te nemen dan gewoonlijk.

Er zijn vele vogelsoorten, die hun kostje op het strand moeten ophalen; het komt hier toevalig zo uit, dat deze vogels op hun reis naar het overwinteringsgebied nagenoeg steeds over hun voedselgebied vliegen. Tairijk zijn de soorten steltlopers die wij langs de vloedlijn kunnen aantreffen. Allerlei vliegende eenden zien wij op zee dobben. Ook duikers kunnen wij, laag over het water vliegend, zuidwaarts zien koersen. En dan vooral de meeuwen niet te vergeten! Verscheidene soorten in diverse vederkleiden, naar gelang hun leeftijd, vliegen gaarne boven de duimenrij; let u maar eens op hoe handig zij gebruik weten te maken van de opstijgende lucht. Bijna voortdurend zellen zij voorwaarts, slechts af en toe ziet men ze een vliegslag maken.

Wanneer het elf uur geweest is, neemt de intensiteit van de trek merkbaar af, zodat u vooral vroeg op pad moet gaan. U kunt uw ochtend niet beter besluiten dan met een wandeling in het bos, waar de gondebladige beuken het zonlicht weerkansen en u het pittige aroma van het rottend blad kunt opsnuiven. Tal van kleurig herfstkinderen vrolijken de rommelige bosgrond op. In een rijke variatie van vorm en kleur, duiken zij overal op, van de grote Parasolwam tot de kleine Meinzwammen en van de vaurrede Vliegenzwam tot het donkere Jutasoort.

Laat u niet door een beetje frisse lucht afschrikken, kleed u warm en doelmatig en geniet een ochtend in de vrije natuur.



*Eierhogelje van een kruisspin in het opengescheurde spinsel. Ware afmeting van het balletje pl.m. 1/2 cm*

aan de constructie van de spaken bezig. Wat een werk en wat een jiver! En dan te bedenken dat de spin dit alles op het gevoel doet. Want al heeft ze acht ogen, ze ziet bijzonder slecht.

Op het gevoel worden dus de spaken gespannen (en kijk eens wat een regelmaat erin zit), op het gevoel wordt het „hulpspractje” in een centrum van het web gegeven (en zie eens hoe keurig het is), op het gevoel wordt ook de eigenlijke vangdraad, die zeer kleverig is, losjes tussen de spaken gehangen. Het is alles van een wonderbaarlijke knapheid.

Wanneer eindelijk het web klaar is, gaat de eigenares er middenin tronen, zoals het een goede spin past met de kop omhooghangend. En dan maar wachten op de najaarsmuggen die nog rondvliegen.

Hebt u een spinnengeuld, wacht dan eens tot er zo'n muggje in het web vliegt. Hebt u een kleiner getuld, vang er dan een levend en gooi het met een handige beweging juist op de vangdraad. En kijk wat er gebeurt: als een pijl uit een hoog schiet de spin op haar prooi toe. Wanneer die meer dan twee centimeter van haar af is, ziet ze er totaal niets van. Maar dat spinnengevoel, dat is iets wonderbaarlijks. Nooit zult u een spin naar haar vangst zien zoeken, steeds rent ze er linea recta op af.

En u kunt het nog mooier treffen. Just in deze tijd van het jaar en bij vochtig weer zitten veel spinnen liever onder het afdak van een uitgebloede bloem of een blaadje, dan zomaar in haar web en in de regen. Goed, dan spannen ze een „vertikkerdraad” uit het midden van het web naar de schuifplaats; en deze draad houden ze met één poot vast. Wee de mug of de vlieg die ook nu in het web verzeld raakt! De draad geeft de trilling van het insect door en de spin is er direct bij.

Zo gaat het leven van de kruisspinnen verder tot de vorst invalt. Dan zullen ze sterven van de kou. Maar bij alle bedrijven van soms dagelijks een nieuw web maken, hebben de wijfjes nog kans gezien, haar eitjes (een paar honderd) te leggen in mooie cocoons van wollig spinsel. Ze zijn te vinden in allerlei hoeken en gaten, die zicht glanzende oranje kruisspin-eieren. En als de mezen ze niet kunnen wegpikken, zullen ze het volgende voorjaar een talrijke spinnengeld leveren. Als het zover is, hoop ik echter alweer eens een toefje met u op de Solex te maken!

en aan het lage eind zit een heel klein klonrijtje. Even van dichtbij kijken brengt de ontdekking dat deze klonrijtjes kleine spinnen zijn, bezig een grote reis te maken. Hoe langer je nu kijkt, hoe meer van die herfstdraden je ontdekt. En niet alleen herfstdraden, maar ook hier en daar in de tuin nog volledige webben, al of niet met de bewoonders.

Dan breekt de zon door en alles glinstert plotseling van de duizenden dauwparelfjes die zich op al deze draden afgezet hebben. Wat mooi!

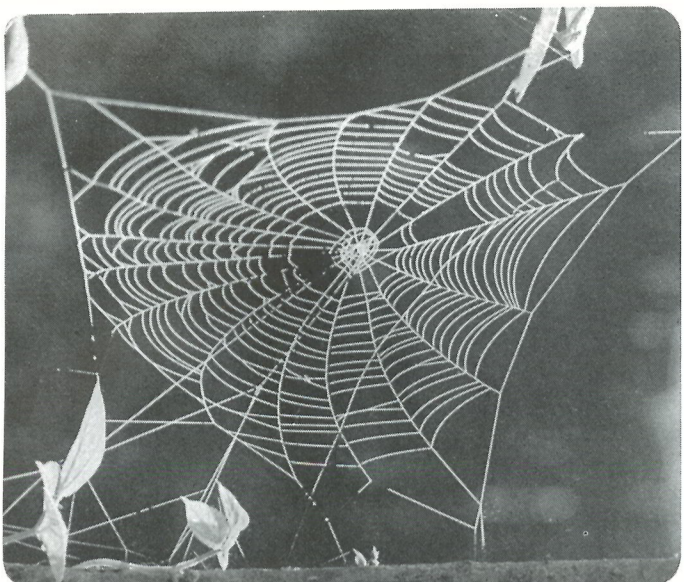
Maar ik was op weg naar de stad. . . .

Stad? Ach wat, stad! Laat die stad. Zij is er straks ook nog, en morgen, en overmorgen. Maar die slak en de herfstdraden en de grote en kleine spinnen zijn straks hun eigen weg gegaan; daar moet je nu van genieten of helemaal niet. Dus nu!

Eerst maar eens naar dat zwaar bedauwde kruisspinneweb tussen twee bomenstaken in de moestuin. Je kunt er van alles aan zien. De zware draagkabels, de „spaken” van het „wiel” en de tussen deze spaken opgehangen vangdraden. Maar vriend, vlak buiten het stukje dicht gespannen spiraaldrad in het midden is eerst een stukje niets en pas daarna beginnen de slaphangende vangdraden, die kleverig zijn als ouderwetse lijnstokjes.

Al spoedig verdampen nu de dauwdruppeltjes langs de draden. Dat is aan de ene kant een nadeel, omdat alles nu minder sprookjesachtig wordt, maar aan de andere kant een voordeel omdat de spinnen nu weer in hun gewone doen komen. We vinden er zelfs één, een weigedaan kruisspinnwifje, dat kort geleden met de bouw van een heel nieuw web begonnen is. Ze heeft al een paar stevige draagkabels gespannen door herhaldt malen al spinnend langs dezelfde draden heen en weer te lopen en nu is ze volop

*Bedauwd spinneweb*



Nauwelijks is het licht geworden, of de trek zet u met grote zweemen spreuwen, die in langgerekte sligten met een zestig-km-variële zuidwaarts koersen. Sommige groepen zijn vele duizenden vogels sterk. U kunt noch links noch rechts een begin of een eind van de formatie ontdekken en op het moment dat zij u passeren, hoort u een gemis van al deze kleine rappe vlangels.

Als u landwaarts kijkt en u laat uw blik glijden over de met helm beplante duintoppen, ontdekt u overal groepen kleinere vogels, die in golvende vlucht, doch in veel langzamer tempo dan de spreuwen, in dezelfde richting reizen. Dat zijn vinkens; als u het controleren wilt, let dan maar op de witte vlangelschilten van de vogels die dicht bij u komen.

Moelijker is het onderscheid tussen spreuwen en leuweriken, welke laatste op sommige dagen ook in kolossaal aantallen kunnen overvliegen. Het verscht zit voor-

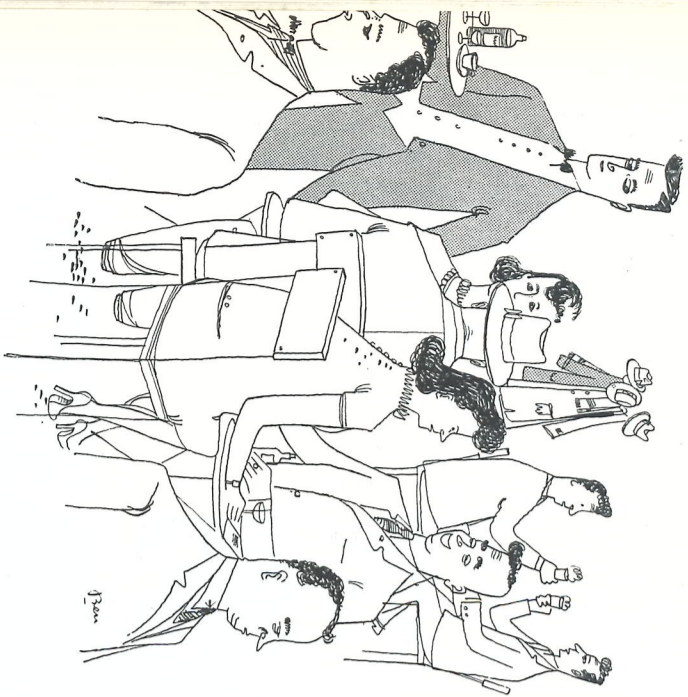


*Moorhensplezier*

# Van mijn dagelijkse goede kennissen

Joris van den Bergh

**T** GEBEURT wel in de grote stad, — buiten, op het platteland heb je dat zo niet, daar kent iedereen iedereen — enfin, 't gebeurt wel in de grote stad, dat je daar kennissen hebt waarvan je niet weet wat zij doen, hoe zij heten, waar zij precies wonen, kortom je



Een borrel voor de „wrat“

weet niets van hen, en toch zijn het goede kennissen van je geworden.

Dat gaat zo. Je trekt er iedere morgen op je Solex op uit en dan dáár, op dat dooie eind van de eindeloze Laan van Meerdervoort dat de Hagenaar Laan van Bouw-maar-voort noemt, kom je 'n dame tegen, óók op de Solex. Jij kijkt 's, zij kijkt 's, ... en wat zij dan denkt weten de goeden. Wat zou zij van 'n vergrijpsd man die 'n zedige oogopslag heeft kunnen denken? Als zij 'n boerin was, zou ik het kunnen vermoeden. Want ik heb eens 'n stevige kerngezonde boerin van 'n jaar of vijftig horen zeggen — en toen had zij het óók over iemand die al grijs was — „och meeneer! ze mochten mij niks wijs maken, zolang 'n vent nog bij machte is drie maal om 'n kruinwagen heen te lopen is hij niet te vertrouwen!“

Maar die dame dan... ja!... ze keek misshien doordat ik keek, maar in ieder geval: ze keek. Al keek zij in het begin dan ook niet alsof ik op 'n uitverkoop stond. Nou, de volgende dag, wéér op hetzelfde uur, wéér op de Laan van Bouw-maar-voort, wéér die dame. Ik keek en zij keek, en ja! toen zag ik, dat ik het de eerste keer al goed had gezien: 'n jaar of veertig, goed gevuld met sympathieke rondingen, niet mooi maar 'n prettig gezicht,

'n boog van flinke wenkbrauwen, nou... toen was zij inmiddels gepasseerd en terwijl ik voortreed dacht ik toen aan die gedegenereerde kerels van Hollywood die nooit hebben gewezen wat 'n normale man zint, namelijk rondingen, want anders hadden zij niet met gratten van meisjes dat armetierige slanke lijngelid op het doek gebracht. Enfin, de dag daarna wéér die dame. Gezond glanzend haar, ja!... en flinke ogen die rustig en toch vriendelijk kijken, ... en dat groene jasje met die manne halsdoek staat haar lang niet slecht, ... en ze had haar Solex laten schoonnemen, ... zag je hoe dat ding glom....

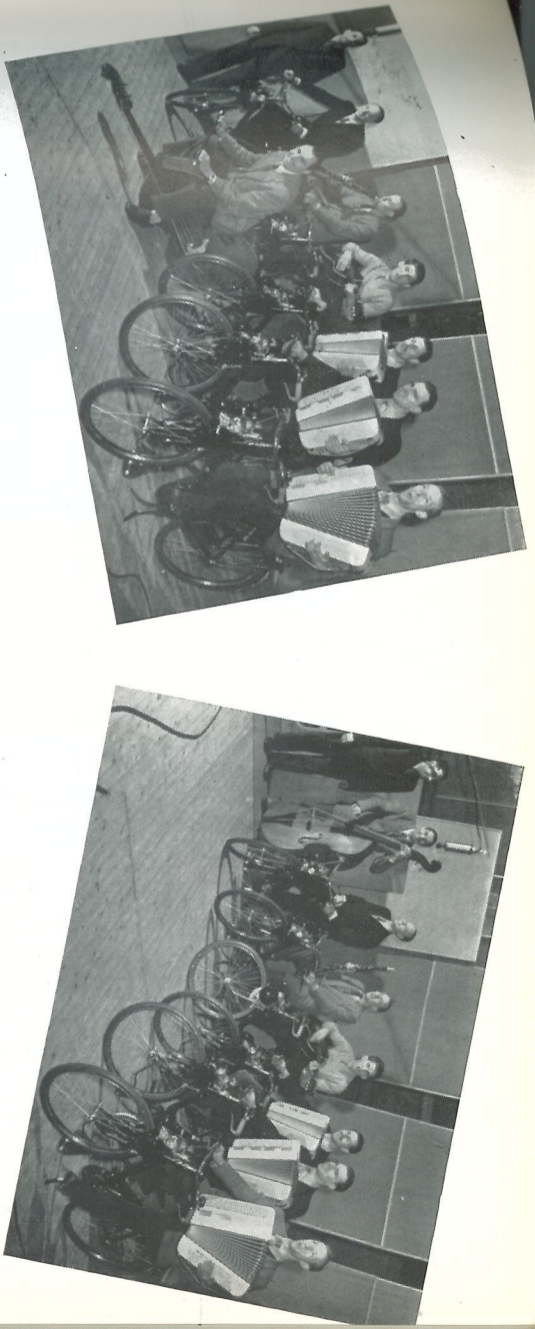
Iedere dag, behalve Zondags, zag ik deze dame, en na zo- en zoveel dagen begon het ijs tussen ons te ontdoien. Alleen van het dagelijks passeren begonnen wij elkaar te kennen. Er was een voorzichtige glimlach langs mijn neus gegleden toen ik haar voor 't eerst ietwat bedeesd groette, en als wedergroet had zij het hoofd geneigd, heel lichtelijk maar.

En thans (ik heb haar nog nooit gesproken!) groeten wij elkaar als goede kennissen, bij 'n vriendelijke lach. Er is geen twijfel aan, zij is een werkende vrouw, op 'n kantoor of zo, of in 'n zaak, 'n vrouw zoals ik ze zo gaarne mag zonder rood gelakte nagels, niet gepermanent en niet opgeblood, 'n dame, geen kappers-kop en geen étalage-verschijning, bedaad en smakvol geleed volgens eigen initiatief, en rustig schooiel van voorname smit en kwaliteit... want staat u óók zo atwijzend tegenover dat krokdillen-gedoe en al dat vlechtwerk, en al die rare kleurtjes en al die gespleten neuzen waarbij 'n gepolitoerde grote teen zijn ongelijke kop door het venster steekt?

Maar ja!... de Laan van Meerdervoort is lang onmogelijk lang, en den Haag is een grote stad, en wat mij daargrinds op dat dooie eind van die Laan is overkomen, overkwan me (vanzelfsprekend) ook 'n paar kilometer verder. Want de hele stad door zijn er medeburgers wier komen en gaan door de klok wordt gegereld en die strijk en zet op 'n bepaald moment 'n zekere straat passeren, en daar zie je hen dan, eens, ten keer, vijftig keer, honderd keer, ... en dan ontwikkelt zich eenzelfde proces, ... de spinrok kijkt eerst bevroren naar je, ... en dan later is er herkenning, zoiets van „daar heb je die pilsing weer!“ ... en dan nog later neigt zij even terug, ... en het eind is, dat je hoofds buigt en vriendelijk lacht en dat er ook vriendelijkheid over háár wezen komt, en dat je goede kennissen woord, bepaald goede kennissen, al heb je haar nooit gesproken. En als je de Laan van Meerdervoort op komt, dan zit je al uit te kijken of zij, je weet wel, met dat groene jasje en dat manne sjaaltje, er nog niet aan komt, en 'n paar kilometer verder kijk je uit naar die zwarte, je weet wel, die grote kloeke verschijning, mogelijk ongeschuwd maar toch het type van 'n moederlijke gezellige vrouw. En bij de Javabrug kijk je naar het groepte mensen dat door de verkeersgeent is opgehouden of daar die paardkop bij staat en die kleine rooi met die mopneus, ...

Neen! dat had ik nou niet moeten doen, ik had jegen mijn stille vrienden de eegards in acht moeten blijven nemen, en niet moeten spreken van „die paardkop“ en van „die kleine rooi met die mopneus“.

Ewell! maar wat wilt ge? Ik heb er zoveel, en ik weet niet wie zij zijn, en hoe zij heten. Wat dat betreft ben ik er dus niet aan toe als de kehers. Want u weet toch hoe de



## Een Solex-lied van Accordeola

Er bestond allang behoefte aan een gezellig, pittig Solexlied met een leuk refrein, dat goed in het gehoor ligt en direct door iedereen meezonggen kan worden.

In de loop van de afgelopen maanden ontvingen wij van vele lezers teksten voor een dergelijk lied, die soms niet, soms gedeeltelijk geslaagd waren, maar een werkelijk „inslaand“ nummer kwam ons nog niet onder de ogen, totdat Jaap Valkhoff verscheen.

Jaap Valkhoff van het bekende radio-orkest „Accordeola“ kent het klappen van de zweep en kennelijk geïnspireerd schreef hij een alleraardigst liedje, dat bij dezelfde titel gaf als ons blad heeft.

Het complete Accordeola-ensemble speelde het ons voor in de Decca studio te Hilversum en Max van Praag — ook geen onbekende figuur in de radiowereld — zong het.

Toen wij het daar hoorden zingen en spelen wisten wij het; dat Solexliedje zal zeker een succes worden! Er zullen nu grammofoonplaten van gemaakt worden, terwijl de teksten en de muziek ook in druk zullen verschijnen. Nadere bijzonderheden omtrent dit alles zult u binnenkort in ons blad kunnen lezen. Wij volstaan voortloping met U hierboven een tweemaal foto's te laten zien van het Accordeola orkest en Max van Praag, voor deze speciale gelegenheid zeer toepasselijk gefotografeerd op de Solex.

REDACTIE

kehrer het zaakje uit elkaar houdt. Hij is beledigd en correct jegen zijn onbekende klanten, daar niet van! doch als u 'n zijn „wijke“ neerstrijkt en u bestelt 'n oude klare, en u hebt 'n wrat op uw neus, dan buigt hij heel hoffelijk, doch hij noteert op zijn papertje „wrat“ en achter dat woordje „wrat“ zet hij 'n streepje, dat is dan die borrel, weet u. En als u daar nu 'n turfje zit en u tikt om af te rekenen, dan kijkt de keher stiekum op zijn papertje en als er dan hij „wrat“ vier streepjes staan, dan zegt hij minzaam: „4 ouwe, meeneer, dat is precies twee gulden!“ En als u hem dan 'n dubbelje fooi geeft, dan wenst hij u binnensmonds toe, dat die wrat binnen 5 minuten 10 maal zo groot zal worden; maar als u hem 'n kwartje geeft, dan vindt hij de „wrat“ 'n fidele kerel. En zo noteert de keher zijn klanten naar hun uiterlijke kentekenen. 'n Vent met 'n voorspoedige kokkert noteert hij als „neus“ en zo staat er van alles op zo 'n keherstreepje, bijvoorbeeld: rooi das, kaalkop, lange lat, zeehond, plusfour, doodgraver,

zultip, de pukkél, varken, schele, mortige.... En ik heb er één gekend die op de kehernota „lekker eten“ heette omdat hij bij het laatste borreltje altijd buitengewoon vergenoegd zei dat hij nou weer 's „lekker ging eten“, en dit terwijl hij er allenminst doorvoed uitzag. En zo houd ik dan net als de kehers al die kennissen uit elkaar, al die goede kennissen van wie ik niets weet, niets, totaal niets, en die niettemin in mijn dagelijkse onzwerwegen een rolletje spelen, en die mij sympathiek zijn geworden al staan zij in mijn hersens dan ook grofweg genoteerd als „paardkop“, „kleine rooi met mopneus“, „de zwarte“, „groen jasje“, „Isadora Duncan“, „Mae West“, „zigenern“, „havik“ en „roomsos“.

Maar hoe zou ik nu bij hen genoteerd staan? „Neus!“... „Lange Sla-dood“... „Wurpaal“... O gruttemenutje!... ik moet er niet aan denken!... ik zon morgen niet eens meer vriendelijk kunnen groeten.

# And life goes on

Ella Goldstein

De metropolis aan de Theems

human avfvl wonder of God" noemde de dichter William Blake Londen, die irrationeel groeiende aanemijging van gebouwen, huizen, winkels en fabrieken.

Door de straten wringen zich overdag de logge, rode bussen, auto's en fietsen in een nooit eindigende stroom, op de spitsuren hokkend en stokkend voor de verkeerssignalen en de almachtige arm van de stoere hobby, om dan weer een paar meter vooruit te schuiven. Geen vloekende opgewonden taxichauffeurs met zwaaiende vuist, zoals in Parijs, geen lawaai van toeterende claxons, geen voetgangers, die trachten toch nog met even erdoor te slippen, maar een beheerste godschriftuurde massa, die geduldig in lange rijen voor de stopplaatsen van de bussen wacht. Nooit zal iemand het wagen voor zijn beurt een plaats te veroveren en als hij het al doet, zal een koud, „you have no decency" hem haastig terug doen wijken.

Hulpeloos staan de autoriteiten tegenover het onoplosbare probleem van het toenemende verkeer, dat zich alleen onder de grond laat leiden.

Eenwieling was de Theems de grote verkeersweg van de stad, honderden roeibootjes gleden als bedrijvige water taxi's over de rivier. Daar werd als nederige Keltische nederzetting Londen geboren; daar vestigden zich de kooplieden en dreven handel in metalen, hout en huiden met Gallië, daar streken de Romeinen neer, daar verrees gestadig en langzaam, ondanks plundering en brand, de City, het hart van Londen.

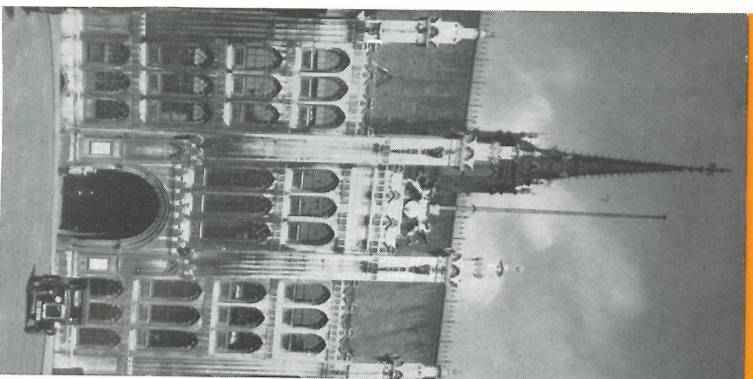
De Koningen zetelden in Westminster, de Bisschoppen in Canterbury, maar het was in de City, dat de rijkdom en de macht van Londen en het Britse Empire werden geschapen.

Twee maal heeft een noordend vuur over de City geraasd. In 1666 was het door de onachtzaamheid van een bakkersknecht, dat de „grote brand" uitbrak, die de kerken en de houten huizen van de ommuurde City hoog deed opvlammen. De wind joeg de gloeiende spaanders door de lucht, het water viel bij de London Bridge werd vernietigd, de toevoer van water was afgesneden.

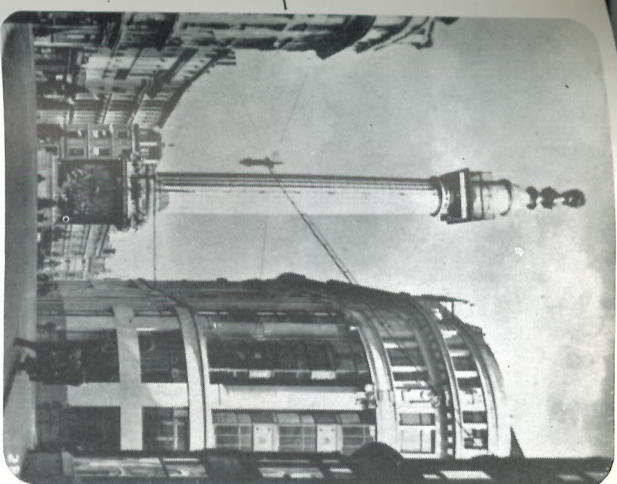
De Middelieuwse City, dat ongezonde, overbevolkte labyrint van ongeplaveide straten, de „hel op aarde", zoals een architect van die tijd het uitdrukte, was binnen enkele dagen grotendeels verdwenen. Het geld ontbrak om een nieuwe stad volgens het geometrische plan van de geniale bouwmeester Sir Christopher Wren op te bouwen. De eens zo rijke gilden en zelfs de Koning waren failliet. In de kernting van de nieuwe tijd vernoocht men nog niet door banktechnische middelen geld uit de grond te stampen.

De ideële bouwplannen werden verworpen, het materiële „time is money" had de overhand en haastig werd de stad weer opgebouwd, weliswaar met bredere straten, beter plaveisel, maar overigens van dezelfde structuur als de oude City, al waren op hoog bevel de houten huizen vervangen door stenen. Een grote vooruitgang. Verschillende brandverzekeringmaatschappijen met eigen brandweer werden opgericht, een stalen plaatje — zoek en gij zult nog vinden — gaf aan, dat het huis verzekerd was. Zodra er brand uitbrak — en dat gebeurde nogal eens — rukten de diverse brandweertroepen erop uit. Zagen zij, dat het brandende huis niet verzekerd was, of door een andere maatschappij dan de hunne, dan maakten zij rechtsomkeert en lieten het vuur juistig gedijen. De Guildhall, het historische Gildenhuis, waar alle nationale gebeurtenissen zich afspeelden, waar nog ieder jaar de Lord Mayor en de Sheriffs gekozen worden en hoge gasten ontvangen, bleef gespaard, al kwam het geklakerd en zonder dak uit de grote brand te voorschijn.

De Gotische St. Paul was, met zovle andere oude kerken van de City, in de as geleegd, maar weldra rees, temidden van de grauwe huizenreeks Wrens Renaissance-meesterwerk, de grootste St. Paul's Cathedral omhoog. In December 1940 laaide andermaal het vuur op in de City. Ditmaal geen



198



„The Monument"

onachtzaamheid, maar volgens weloverwogen plan regenden bommen nacht op nacht over de stad. Straten werden weggeslagen, eeuwenoude kerken vernield, huizen stortten in, duizenden mensonlevens gingen verloren.

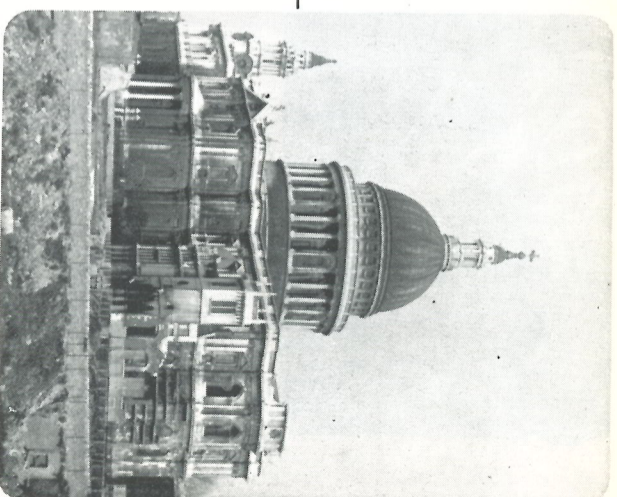
Andermaal blakerden de muren van Guildhall, andermaal verloor de grote feesthal haar dak. De houten mythische reuzen Gog en Magog op de tribune, wier voorgangers, voordat zij door de tijd, raten en muizen werden doorgeknaagd, de Lord Mayor op zijn jaarlijkse processe vergezelden, kwamen in de vlammen om. De oude ingangspoort waar het vrome devies van de gilden „Domine Dirige Nos", „Heer, leid onze schreden" „straat ingegrift, bleef behouden. Daar zullen weldra Koningin Juliana en Prins Bernhard binnenschrijden om door de City of London feestelijk te worden begroet en gehuldigd, op dezelfde plaats, waar eens de Prins van Oranje, als Koning Willem III met zijn jonge vrouw Mary IJstertrijk werd ontvangen, toen hij naar Engeland kwam om „de goddiensst, rechten en vrijheden, die de Jezuïeten hadden aangevraagd", te handhaven en te beschermen.

Geruikt, maar ongeschikt staat ditmaal echter St. Paul's temidden van de ruïnes, machtiger dan ooit reikt zijn koepel met het Kruis en de Globe omhoog, nu de huizen om hem heen zijn weggevaagd.

And life goes on....

De Lord Mayor zetelt nog steeds in het imposante Mansion House als eerste burger en magistrat van de City of London, waar geen troepen zonder zijn toestemming mogen door marcheren. Eens kon hij zelfs de Koning de toegang weigeren, thans overhandigt hij de Koning, als deze de City betreedt, als symbolisch teken van welkom zijn zwaard op de plaats, waar zich de barrière bevond, die de City van het overige Londen scheidde.

Sedert de Middelieuwen begeeft de jaarlijks nieuw gekozen burgemeester zich op 9 November, de „Lord Mayors Day" in rood statiegewaad in zijn gouden koets, getrokken door zes paarden en gevolgd door een kleurrijke processie, naar de Law Courts om uit de handen van zijn voorganger de sleutel en het zegel van de City te ontvangen. Stock Exchange, de Burs, bewaart zijn geheimen streng achter een ijzeren gordijn en alleen erkende effectenhandelaren en hun satelieten kunnen in de sferen van de



St. Paul's Kathedraal

hante finance doordringen.

Even streng wordt „The old Lady of Threadneedle street" de eerbiedwaardige Bank of England bewaakt. Tweehonderdveertig jaar is de schatrijke oude dame en ondanks enkele inflatieziekten still going strong. Overdag staan in rood gekleurde wachters, heel wat schilderachtiger geeststomeerd dan de nuchter geklede beursmannen, voor de veste, 's nachts wordt zij door een détachement soldaten behoed. Cheapside, één der drukste winkelstraten van de City, heeft het hard te verantwoorden gehad gedurende de bombardementen.

Tussen twaalf en twee zwermt de City op straat. Lange queues staan voor Lyons, de A.B.C. en andere populaire lunchrooms om een plaatsje te bemachtigen. In Fleet street, waar de voornamste bladen en persbureaux zijn gevestigd, komen de krantenlui in de oude stankroegen bijeen. De bekendste Chesbire Cheese, waar eens de schrijver Oliver Goldsmith woonde, dateert al vanaf 1666. Het is beroemd door zijn „pudding". Biefstukken, oesters, mieren, champignons en andere culinaire geheimen verdwijnen in de reusachtige krater en worden twintig uur gekookt. Nog is de „Season of the Pudding" niet heropend. Eerst als de distributiekart weer tot het verleden behoort zal een Society-beroemdheid weer als voorheen op 1 October het mes in het machtige gevaarte kunnen steken!

The Monument, een zestig meter hoge zuil bekroond door een vergulde vaas, waaruit vlammen lekken, staat op precies zestig meter afstand van de plaats waar in de bakkerij de „grote brand" uitbrak. Wie de mood heeft de 345 treden te bestijgen heeft een prachtig uitzicht over de City, de Theems en de dokken. Ik behoort niet tot die sportieve klimmers en liet mij lever door de lift van het moderne kantoorgebouw Adelaide-House — een bezienswaardigheid op zichzelf in de City — naar de daktuin hijsen. Een heerlijk rustoord in de middagpanzee voor de employés, temidden van bloemen en heesters.

Diep onder mij lag de City, het hart van Londen, de machtigste stad ter wereld. Zij heeft eerder een brand doorstaan, schreef de London Evening News in die dagen van verschrinking. Zij hield stand in de stormen der eeuwen en in de boeken der geschiedenis, zal de herbouwde City of London nog even levend zijn als thans!

199







## DE LEIDSCHHE ONDERWIJSINSTELLINGEN

*Schitterlijk onderwijs op elk gebied*

DIJAKARTA - LEIDEN - BRUSSEL

Nederland's best geoutilleerde instellingen voor schitterlijk onderwijs bieden U onderstaand een keuze uit hun ruim 300 cursussen:

Practijkapl. Boekhouden.  
Mod. Bedrijfsadministratie.  
Staatstucci. dipl. v. Bedr. adm.  
M. O. Handelswetensch. A.  
Accountant Belat. cons.  
M. O. Economie, Bedrijfscon.  
Radio- en Elektrotechniek.  
Bouw- en Waterbouwkunde  
Autotechniek. Werktuigk.  
Vrs. Natuur- en Schakunde  
Vrs. Decorat. Mode- en  
Illustrat. en schilderen.  
Reclame-tek. en schiedst.  
Reclame v. d. Middelenstand.  
Fotografie voor Amateurs.

Talen: (Hondelcoreponentie,  
Tsch. en Letzeisch, M. O.,  
L. O. -kten, V. T. H. P. -  
Leen, Hoofdcorrespondent)  
Nederl. Engels. Duits. Frans.  
Spaans. Italiaans. Russisch. In-  
donesisch. Esperanto. Latijn.  
Jourdinstiek. Gymn. HBS  
MULO. Psychologie. Onderw.  
en Hoofdctie. Jeugdverz. Voe-  
dingstie.  
Kunst en Muziekgeschiedenis,  
Dansen. Dikken, Politiedipl.  
Danskleding. Kinderkleding.  
Rimp. v. d. Zilver. Veeteel. Land-  
en Tuinbouwcurussen.

Schrijft ons welke cursus belangrijk voor U is. U ontvangt dan gratis een uitvoerig prospectus.

HOOFDKANTOOR LEIDEN:

JOHAN DE WITSTRAAT 158-159



oefroonnummer 66141

**Recticeel**  
RUBBERVULLING

voor

**Rijwiel- en motordekken**

**Stoelzittingvullingen**

**Sportartikelen**

(Springmatten

scheenbeschermers)

**Tapijt- en Traploperonderleg**

**N. V. FABRON, RHENEN**

## Solex Kleding

PRACTISCH EN VLOT

VOOR DAMES

WOLLEN 3/4 SPORTJASJES

SUËDE JACKETS

In diverse kleuren f 115,-, f 125,-

VOOR HEREN

CANADIENNES (Katoen)

met bonkraag f 75,-

IDEM MET LOSSE VOERING

wol extra f 75,-

In Camelhaar extra f 45,-

TWEEDEKERS (m. lamshont gevoerd)

met bonkraag f 190,-, f 240,-

zonder bonkraag f 175,-, f 225,-

Ziektzendingen franco door geheel Nederland

Telefoon  
11.39.02  
18.20.05



DEN HAAG

33-35 Prinsstraat

Herenhoeden - Sportcombinaties - Regenkleding



**UW RIJWIELSOLEX**

is het best verzekerd op de

**Solex Polis**

van

**„DE ZEVEN PROVINCIËN”**

Ook andere rijwielen met hulpmotor ver-  
zekeren wij op ruime condities en tegen  
billijke premie.

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de plaatselijke  
vertegenwoordigers en door het Hoofdkantoor van de Rij-  
wielvereniging „DE ZEVEN PROVINCIËN” te  
JAVASTRAAT 1a, s.-GRAVENHAGE



the most perfect Motor Eaton

Model „COMMANDER” ..... f 66,-  
Model „RUNNER” ..... f 44,-  
Model „CANADIAN” ..... f 49,50  
Model „DAILY” ..... f 46,20  
Model „WARD” ..... f 42,60  
Model „PRINCESS” ..... f 41,25

In de kleuren:

KHAKI, ZWART, BEIGE, BLAUW en BORDEAUX

Bereel er een bij Uw handelaar

Vraag gratis prospectus

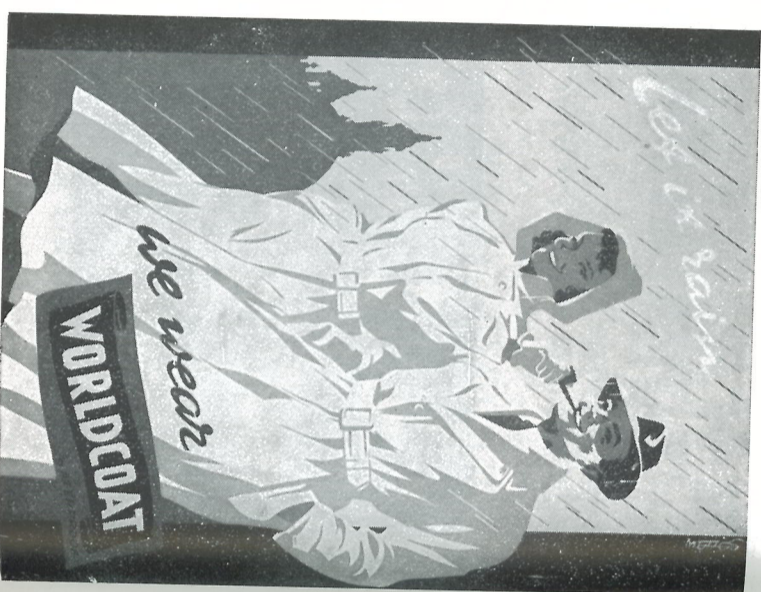
MOTORKLEIDINGFABRIEK

**Johns. TITTEL**

FRANKLINSTRAAT 103, s.-GRAVENHAGE

Verz. voor de handel:

de heer F. Boer, Kerckstraet 13, Voorburg (Z.H.)



**België**

Een abonnement  
op dit mooie  
interessante blad  
kost per jaar  
slechts Bfls. 65,-

Huidevetterstraat 55-59, Antwerpen  
Postgroenking 105248

Een proefnummer wordt op aanvraag gratis toegezonden

Voor Utrecht en omgeving

**IS HET ADRES**

VOOR UW

**SOLEXIAS**

**OF LEDEREN JAS**

**B. SNATAGER**

OUDE GRACHT 242

t.o.v. N.V. Huis

UTRECHT, TELEF. 11786



Een goed

als de

**CHAMPION**

bougie

's werelds favoriet

op alle motorvoertuig voldoet, voldoeft zij op het

**RijwielSolex**





*Ook het Rijwielsoler  
is gemonteerd met*

**VREDESTEIN**

*banden*

*snel, soepel en betrouwbaar*

